

流星



創刊号
1965

九州工業大学責善会自動車部

流星

いうまでもなく二十数年の長きにわたって部と部員を育ててくれた車です。〇日の方にとってはなつかしい名前でしょう。「流星号」自身は昭和三十六年静かに葬られました。現役部員は見たことがありません。でもその「流星号」の精神は今でも脈々と流れております。

「蒼龍」「彗星」「黒龍」「銀河」いずれも素晴らしい名前です。当時ならではの名前でしょう。これらの車を黙々と整備したこと、途中で故障して一晩中かかって修繕したこと、我々は忘れてはなりません、いかに多くの人の努力の上に自動車部が今日の大きさになったかを。

「流星」の名を永久に残し、この輝やかしい伝統の上に今後部がますます発展するようにと、部誌名を「流星」にいたしました。

(題字は、河村先生)

表紙デザインは伊東 君による。)

流星

目次

創刊号

創刊に際して
発刊を祝して

主 将 尾 崎
顧問 河 村
機械工学科助教授

7 6

特集Ⅰ 部の歩み

概要

年表

対外行合試合一覧表

思い出

ある部員の日記より

アルバム

二十二年卒 越 出
三十三年卒 江 藤
三十八年卒 野 口

9 13 15 20 22 25

昭和四十年年度部活動記録

インカレを終つて

合宿をふりかえつて

金属四年 山 田
開発二年 伊 藤

27 31 33

特別寄稿

自動車と旅

歴史教室助教授

自動車の自動操縦

平 野
河 村

35 70

特集Ⅱ

中部・関東遠征

趣 旨

隊長あいさつ

遠征日誌

疲労度調査

燃料消費量測定

隊員寸評

電気四年 加 藤
制御三年 市 丸
電気三年 芳 賀
金属四年 甲 村

37 41 42 55 59 64

昭和四十一年度新役員

自動車部に入部して

免許証

無 題

電子一年 古 田
電子二年 伊 東
制御二年 森 重
" 山 根

67 68 69 69

事 故

自動車部と哲学

機械三年 天 野
山 田

75 76

第三回学内ラリー

初参加して(その制御工学的一考察)

制御工学科教授 米 沢

77 79

速 報

特集Ⅰ
部の歩み

概要	25
年表	13
対外行事試合一覧表	15
思い出	20
ある部員の日記より	22
アルバム	38
	22
	20
	15
	13
	9

昭和四十年年度部活動記録	27
インカレを終つて	31
合宿をふりかえつて	33
	33
	31
	27

特別寄稿

自動車と旅	35
自動車の自動操縦	70
	35
	70

特集Ⅱ

中部・関東遠征

趣旨	37
隊長あいさつ	41
遠征日誌	42
疲労度調査	55
燃料消費量測定	59
隊員寸評	64
	64
	59
	55
	42
	41
	37

昭和四十一年度新役員

自動車部に入部して	67
免許証	68
無題	69
	69
	68
	67
	66

事故	75
	75
	69
	69
	68
	67
	66

自動車部と哲学	76
	76
	75
	69
	69
	68
	67
	66

第三回学内ラリー	77
初参加して(その制御工学的一考察)	79
	77
	76
	75
	69
	69
	68
	67
	66

速報	80
	80
	79
	77
	76
	75
	69
	69
	68
	67
	66

福岡五大学ナイトラリー入賞	82
	82
	81
	80
	79
	77
	76
	75
	69
	69
	68
	67
	66

九州工業大学自動車部OB名簿	89
	89
	88
	87
	86
	85
	84
	83
	82
	81
	80
	79
	77
	76
	75
	69
	69
	68
	67
	66

部員名簿	93
	93
	92
	91
	90
	89
	88
	87
	86
	85
	84
	83
	82
	81
	80
	79
	77
	76
	75
	69
	69
	68
	67
	66

九州工業大学自動車部	102
	102
	101
	100
	99
	98
	97
	96
	95
	94
	93
	92
	91
	90
	89
	88
	87
	86
	85
	84
	83
	82
	81
	80
	79
	77
	76
	75
	69
	69
	68
	67
	66

編集後記	102
	102
	101
	100
	99
	98
	97
	96
	95
	94
	93
	92
	91
	90
	89
	88
	87
	86
	85
	84
	83
	82
	81
	80
	79
	77
	76
	75
	69
	69
	68
	67
	66

流星

1965

創刊号

九州工業大学責善会
自動車部

部 車



トヨペットクラウン '60

年は若いがおばあさんである。無理はできない。大事に大事に乗っているが、外へ出られるのもあと数カ月の寿命である。

借りて来た車もあるが、これだけ揃うと荘観である。



ベレルディーゼル '64

最新型の部車である。燃費が良いこととクッションの良さで、音が大いことをカバーしている。ラリーに大活躍が期待される。

紹 介

トヨペットクラウン '59

ベレルが入るまでは第1線で活躍していたが最近第1線を退き、車庫でおとなしくしていることが多い。しかし依然としてその容貌は衰えずまだまだ第1線で活躍して欲しい車である。



プリンスグロリア '60

ニッサンジュニア '61

学生の引越し、各サークルの荷物運びにとバイトに大活躍。チョコチョコと良くゆきバイト代を稼ぐ。



シボレー '54

王者の尊厳十分。フィギュア練習にしか使っていないが、トラックなみのエンジンにものを言わせて国道をとばしたこともある。



いすゞエルフディーゼル

トヨペットクラウン '56

C級練習専用車。C級の下手くそな運転につむじを曲げてよくギアを咬み込みます。



ミツサントラック

トヨペットマスターライン '57

2年前まではバリバリの練習車だったが今はもう半分ゴーカートになりかかっている。練習車唯一のフロアーチェンジにダブルクラッチである。もっぱらD級練習用。



トヨペットクラウン '60

フィギュア練習用に購入した練習車。練習車中バックミラーが完全なのはこれだけである。ハンドルが非常に重いのでフィギュア練習には最適。



部誌創刊に際して

主将 尾 崎

ここに部誌「流星」の創刊号が誕生致します。思えば、部の誕生は前身明治工業専門学校時代にさかのぼり、今日の九州工業大学責善会自動車部までの歴史は三十五年余となりその長い伝統と数々の榮譽を誇っております。多年の念願でした部誌が誕生する今日までよく部を維持発展されてくれた先輩諸兄並びに関係各位の方々に部員一同心からお礼を申し上げます。

我が国の自動車業界もこの三十五年の間にめまぐるしく発展をとげ今日では自動車王国アメリカにもひけをとらぬ様な車が続々生まれ、ますます広く大衆の間に普及してまいりました。当然この時流と同時に自動車部も大きく変化してまいりました。近年自動車競技も増々盛んになり活動範囲も広くなつてまいりました。そこでこの部誌により当部の歩み、活動状況を始め、広く一般社会の方々に理解してもらえれば幸いです。

今後共、当部発展のため御支援、御指導を下さる様お願い致します。

部誌発刊を祝して

顧問 河 村

(機械工学科助教授)

このたび長い間の懸案であつた部誌の発行が、部員諸君の大変な努力で、いよいよ軌道に乗ることになり、ここにその創刊号を出すに至つたことは顧問の私としてこの上ない喜びであり、又その創刊号に祝辞を寄せることになつたのは私のこの上ない光榮と思っております。

顧みますと、私が本学に奉職するようになったのは昭和二十三年四月からで、当時は勿論明治工業専門学校でしたが、その時から自動車部がありました。まだ戦後三年目で食糧事情も悪く、世の中も騒がしかったのですが、自動車部員は実によく車の整備をやつていました。その頃はまだ新荘先生がおられて部長でしたので私など出る幕でもなし、お世話はしませんでしたが、私の専門が内燃機関ですので、自動車には大いに関心があり、部員諸君の活躍はよく見て感心したものです。何でも聞く所によると、大型(当時の話。今では中型か?もうこんな車は殆どありませんが)トラック・トヨタ四トン・ガソリン車を終戦の時、宮崎の方に捨ててあつたのを拾つて来

たとか。この中古車を後生大事に一生懸命整備していたのはホトホト感心しました。それだけではありません。当時機械科所属の乗用車改造の小型貨車と、まさにオンボロのバスを練習用に整備して動かしていました。私はその頃主爾寮にいましたので私の子供がそのボロボロに乗せてもらつて喜んでいたので私の子供がそのボロボロを代をかせいでいました。私も山口から戸畑まで引越すのにそのお世話になつたものです。

所でその時新荘先生がおやめになつたので部長の後がこちらに廻つて来て、部長をやらざるを得ないことになつたわけです。私自身免許証を未だに持つていないし、エンジンとはともかく車体関係については余りよく知らなかつたのですが、まあとにかく部長をお引き受けしました。私の方針は、自動車部は部員諸君で立派にやつていくのだし、何も先生が口出しする必要はない。ただ学校、主として会計課すなわち自動車の維持についてガソ

リンや金と関係のある所との交渉。又自動車会社等対外的なことで学生諸君だけよりは先生を連れていつた方が話が通りやすいと思われるような時に行つて世話をすればよろしい。あるいは何か問題が起つたりした時の尻ぬぐいをしてやればよろしいということで、専ら部員を信頼しています。これは今も変わりませんし、事実今まで少々問題もありましたが、私の基本的方針を変える必要を認めません。立派な部則があり、A・B・C・D級という、厳重な資格があり、幹事以下よく統制も取れ、殆ど文句をいうことはないのですから、又その方が部長としても案でもありますしね。尙部長という名称は、貴善会の規約の改正によつて顧問となり、対外的に部長と名のる方が便利な時は便宜上部長という名称を使つてもよろしいということになつたのでそのようにしています。この顧問ですが、新莊先生のとずつと私がやつていたわけではなく、その内、勝原先生が来られましたので、大体一年交代でやつております。前記の通り名前は自動車部顧問でも実質は何もなくてもよいようになつていくのですが、やはり自動車部はなかなかそうは行きませんので、何やかや問題がありました。はじめのうち、立は皆学校の所屬で、た、ナンバーで、それに相当して自動車維持費という金が学校予算として来ているので、こ

れを自動車部にそのまま買うべく会計課に何度も手をかえ品をかえ交渉しましたがなかなか思うようにならず、今以てうまく行つていません。ただできる限り有利になるように計らつてはいるつもりです。その外、思い出はいくらでもあります。ラリーのこと。毎年三月終りから四月上旬にかけてやる遠征で自動車販売会社に車を借りに行つたこと。最近はなるべく安く車を買うこと。中でも一番厄介なのは事故のとき。昨年はこの事故が続けざまに起つて、警察に行つたり、相手方と話しあつたりで、これには少々参りましたが、まあこちらが良識ある部員ですから安心して何とかやれます。ごく最近ではこの夏インカレが本学の当番で行なわれ、その自動車競技が雨の中でやられました。男子大型で全員失格。お蔭で猛烈な抗議をうけて少々タジタジ。幸いにして有力な先輩諸君のお蔭で何とか切り抜けてホツトしたというように一幕もあり……等々ですが、とにかくよい部員諸君ばかりだということは顧問をやつていても気がよく余り苦にならないということです。

どうか願わくばこの立派な部の伝統を受け継いでますます部が発展していきますように、又せっかく創刊した部誌は中絶することなく、必ず継続して発行し、部員相互、並びに先輩と現役部員を結びつける有力な仲立ちになりますように祈つてやみません。

(注1) 彗星

(注2) 蒼竜

(注3) 流星

特集 I

部の歩み

部室の書棚には、古ばけたしかしりつばな黒表紙の部厚いノートが何冊もある。昭和十五年から書き始められ、次々にリレーされ、書き続けられてきた貴重な部の記録である。これを部史として編纂したいというのは、長い間の自動車部の念願であつた。我々の代でこれをまとめ、部誌創刊号に載せることができたのは、我々として大変うれしいことである。

概要

昭和五、六年といえは、満州事変がおこり日本が戦争に突入した頃である。そのころから我が明治専門学校には、自動車同好会があつたのである。勿論その頃は国産自動車の生産は微々たるもので、シボレー、フォードなどが普及していた。おそらく自動車同好会もシボレーなどで運転練習をしていたのであろう。この同好会も昭和十五年に、報国防団の結成に際し自動車班として組織された。部車第一号は当時の九軌合同バス会社より寄贈

してもらつた。三十四年式シボレー、八人乗りのバスであつた。後に「流星」と命名され大活躍するのである。昭和十六年には部員数百数十名の大世帯にふくれ上がった。夏期合宿をし、エンジンの分解、組立、運転練習を行うが多人数のため効果も十分ではなかつた。

昭和十七年

当時の記録によれば、「明専自動車班が明専貴善報国防団として誕生してから二年目、その間未経験からくる困難、時局柄資材の不足、修理の困難、学生の未熟からくる意外な手間取り。これが学校における正課でなく、余分のものであるためにいろいろの事情による欠席の多数によつて必ずしも良好な成績を収め得たものとはいわれないが、とにかく段々上昇しているのが目にはつきりみえてきた。」とある。部車も流星と黒竜の二台となるが、二台とも勿論木炭車である。故障もしょっちゅうで、ガス発生炉の耐火煉瓦のはりかえなどには半月近くを要し、練習も週に五、六時間動けば良い方だつたらしい。

昭和十八年

戦時色を反映して文部省主催の戦車訓練に参加。「ドライブすることは喜ぶけれども、修理になると出て来ない」今も昔も同じである。

昭和十九年

部車名募集の結果次のように決定

流星 (シボレー三十四年、八人乗りバス、木炭車)

蒼竜 (シボレー、ガソリン車)

黒竜 (シボレー、木炭車)

蒼竜は流星と同じ車であるが、もっと新しく機械科所属の車であった。

二月には「教育に関する戦時非常措置方策に伴う学徒軍事教育強化」の実施に即して、我が自動車班もその名を校甲班として再出発。

明治専門学校も明治工業専門学校と改められ四年制を誇った学制も普通並の三年生となる。

ガソリンが少量手に入つたので、十七年以来車庫に眠つていた蒼竜を動かす。セルモーターで始動。二年振りに動く。他車は調子悪く、上級生は動員でいないので下級生のみで苦勞して整備に励む。

昭和二十二年

終戦後どこからか軍用トラックをもらつて来て「彗星」

るを認められて、無事残存することに決定。

彗星、蒼竜の二台がナンバーをとる。

六月には学制改革にもずき明治工業専門学校も九州工業大学にかわる。

昭和二十六年(三十三)

北九州一円、田川、福岡あたりまで、彗星、蒼竜でバイトに大活躍。

流星、蒼竜、彗星の三台を毎年オーバーホールをやつて大事に大事にかわいがる。

昭和三十年

部員の大変な奮闘により、当時としては破天荒な、第一回九州一周遠征をりつぱに成功させ、自動車部も対内、対外的に充実したものとなつた。

昭和三十四年

五月、熊大で西日本学生自動車連盟が結成される。その後第一回の西日本学生自動車運転競技大会が開かれ、小型四輪、大型トラックに一位、三位の優秀な成績を収める。また同連盟主催の第一回九州一周ラリーも行われるがこれはハチチーム中七位の成績に終る。

九月、待ちに待つたトラックとピックアップが八幡製鉄より寄贈される。トラックはトヨタトラック四十六年式。ピックアップはトヨタ五十一一年であつた。さつ

と名付け部車に加える。この彗星号もつい数年前まで部活動につくすのである。戦後の混乱の中で部活動は着実に続けられていつた。市内に車なんかほとんど無かつた時代である。したがつてこのトラックも、買い出しに、引越に、石炭運びにと大活躍をし、ガソリンや木炭をもらうのである。

九月には蒼竜を機械科へ移譲。

昭和二十三年

記録より「今井淳之兄達に帰る。今井さんと自動車部とは切つても切れぬ縁と恩義がある。創立以来浅く、技術幼稚を免れなかつた我が自動車部を今日の大に導いたもの、それは今井さんの努力に他ならないのである。自動車部員たるもの今井淳之の名永久に忘れてはならないと思う。厚く感謝をささげ、深く別れを惜しむものである。」

九月黒竜号が寄る波に勝てず、ついにスクラップとなる。「時代にとり残されたものの悲しさ。こうなるもの時の成り行きとあきらめざるをえない。あとに残つた流星、彗星の整備に万全を期そう。」

昭和二十四年

自動車部にあまり金がかかるので、責善会へ残置するか否かの問題がおこるが、その部員数と活動状態活発な

そくそれぞれ「銀河」「青馬車」と命名する。部車に名前をつけるのはこの二台が最後となつた。流星から始まつて青馬車に至るまでいかに工科の学生らしい、真直面なかたい名前であつた。

昭和三十五年

新しくトヨエース57を購入。トヨタトラックラウン57を福岡トヨタより貸与してもらい、他にマキユリー51、トヨタピックアップ54などの寄贈もあり部車も十台近くにふくれ上がった。

この年の四月九州一周性能試験(遠征)が行われ、以後毎年春休みを利用して各地へ遠征するようになった。

西日本学生自動車連盟も全日本学生自動車連盟九州支部として新たに発足し、我が工大が当番校として連盟の会議を受け持ち、九州一周学生ラリーを、ゴールを九工大として行方が惜しくも優勝は久留米大に持つて行かれ二位に終つた。これ以後第六回の現在まで支部主催の九州地区ラリーとフィギアレースが毎年開かれ、三十九年を除き毎年出場してきた。

昭和三十六年

部車第一号であり二十二年間にわたつて部のために働いてきた「流星号」も老令には勝てず、ついにスクラップと化す。自動車部0日にとつて共通の思い出であるこの

流星号の冥福を祈つて、江藤剛氏の発起でOB、現役が列席して盛大な告別式が行われた。同時にOB会の結成部史の編纂が計画されたが、成功せず今日まで持ち越されるのである。

昭和三十七年～三十九年

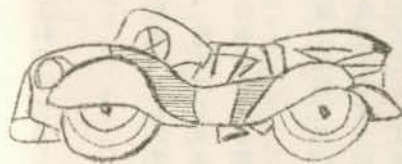
三十四年の連盟結成を機に他大学自動車部の姿を目のあたりに見て、部車の小型化、乗用車化が始まった。流星・蒼竜・彗星も姿を消し、部車においてはその面目を一新した。しかし二十数年にわたつてつちかわれてきた愛車精神はりっぱに受け継がれて来た。「古い車ほどかわいがる」この自動車部の精神は永久に受け継がれていくことであろう。

青馬車号は三十七年にボディーをおろし、ゴーガードとして生まれかわった。寮の前の階段を登つた時代もあったそうだ。そのゴーカートも銀河号も今の一、二年生は知らない。部車においては往時の面影をとどめるものは何もない。部車の寿命も短くなつた。練習量が豊富なためか、車自体が弱いためかわからないが、平均寿命二、三年程度で練習車もくるとかわる。自動車が非常に普及した現在とはいえ、流星が二十数年もつた事と比べて考えねばならない問題かも知れない。

時代の流れと共に部の姿もわかる。だがこの長い伝統

に恥じないよう後輩諸君、部をますます発展させてもらいたい。

部史の作成にあたっては、直接確かめられなかつたところもあり、誤りや抜けもあると思われるます御気付き次第お知らせ下さい。第二号で訂正追加したいと思います。



年 表

年	月	事 項	部車・その他
15		昭和五、六年頃より機械科有志にて同好会を組織。	流星 (シボレー六気筒34年式、木炭車、八人乗りバス)
16		国防班の一つとして自動車班設立。	蒼竜 (シボレー六気筒、ガソリン)
17		時局柄資材不足で活動も思う様ならず。	黒竜 (シボレー四気筒、木炭車)
18		戦車訓練などにも参加。	
19	1	部車三台の車名決定	
	2	機甲班として再出発	
20	8	終 戦	
21		部活動再開	



年	月	事 項	部 車・その他
22	9	トラックが部車に加わり、バイトに大活躍。 蒼竜を泣く泣く機械科へ移譲。	流星 蒼竜 黒竜 彗星 (トヨタトラック44)
23	9	黒竜号スクラップ化。	
24	2	自動車部の責善会残置問題がおこるが、残置に決定。 明治専門学校から九州工業大学となる。	流星 蒼竜 彗星 乗用車
26		北九州一円、福岡、田川まで、彗星、蒼竜でバイトに大活躍。	流星 蒼竜 彗星
27		流星、蒼竜、彗星にて運転練習。動いている時間より整備している時間の方が長かった。	
28			
29			
30	3	第一回九州一周遠征(トラック二台、十八名参加)	



年	月	事 項	部 車・その他
31	3	第二回九州一周遠征(ジープ、トヨエース、トヨベツトクラウン) 基礎講義、夏休み前、後期の合宿が行なわれるようになる 車庫が改築され現在のものとなる。	流星・蒼竜 彗星 銀河トヨタ トラック46 青馬車(ト ヨベツトビ ツクアツプ) マキユリ 151寄贈 34年より連盟 が結成され、対外試合も行われるよう になり、部の近代化が急速に進む。そ れまでは井の中の蛙的存在であつた。
32			
33			
34	5	西日本学生自動車連盟が結成される(於熊大) 第一回同連盟主催学生ラリー 八幡製鉄よりトラックとピツクアップを寄贈さる。 本学創立五十周年記念行事に賛同して国産自動車展示会を開催 第一回西日本学生自動車連盟競技大会(於 熊大)	流星 蒼竜 彗星 銀河トヨタ トラック46 青馬車(ト ヨベツトビ ツクアツプ) マキユリ 151寄贈 34年より連盟 が結成され、対外試合も行われるよう になり、部の近代化が急速に進む。そ れまでは井の中の蛙的存在であつた。
35	4	九州一周自動車性能試験(彗星、青馬車、トヨエースの三台、十名参加) 学生自動車連盟の会議を当番校として工大で開く。 長崎東京スクーターラリー、工大・熊大の連合チームで出場三位 第一回全日本学生自動車連盟主催九州一周ラリー、 (当番校は九工大)二位 第六回ジープエコラン 第一回九州学生自動車連盟競技大会 朝日新聞主催、施設訪問「愛の募金」に参加	流星 蒼竜 彗星 銀河(廃車にする) 銀河、青馬車、 マキユリ151 トヨエース57購入 トヨベツトピツクア ツプ54(寄贈) クラウン57 (貸与車) トイハツ単車55



40	39	38
10 9 7 6 4 3	11 9 7 4 3	11 7 6 5 4 3
中部関東遠征 第六回九州地区ラリー（七位） 愛のドライブ ベレル62購入、部財政にもゆとりができる。 第十五回インカレ第三回自動車競技（於 九工大 失格） 第四回福岡五大学フィギュア（八、九位） ベレル62売却、練習車としてクラウン購入。 自動車部ユニホームを全員跳える。 第六回九州学生自動車運転競技大会（六位）	北陸中部遠征 愛のドライブ 献血運動協力 第十四回インカレ第二回自動車競技（於 宮大 二位） ニッサンジュニア購入、OB（資金カンパ） 三菱500海老津で田んぼに転落事故。幸い搭乗員無事。この事故のため年末までの対外試合出場辞退。	中国南紀遠征 第四回九州一周学生ラリー（三位） 愛のドライブ 献血運動協力。 第一回学内ラリー。 東京一鹿児島ノンストップラリー、参加記念に三菱500をいただく。 第十三回九州インカレ第一回自動車競技（於 佐大） 第十四回九州学生自動車運転競技大会（二位） 第二十回全日本学生自動車運転競技大会（於 大阪、十八位） 第二回福岡五大学フィギュア
クラウン 6059 ベレル64 6059 ジュニア 6057 クラウン 6057 プリンス 6057 マスターライン（寄贈）練習車 シボレー	クラウン 6057 ニッサンジュニア 6057 三菱500 6057 マスターライン	クラウン 6057 トヨエース 6057 ウイットク 6057 ビツクアツプ ゴーカート ダンブカー 三菱500 トヨベツトマスターライン（寄贈）

37	36	年
12 11 6 5 4	12 11 10 6 5 4 3	月
九州一周遠征（五台 二十名） 連盟九州支部主催施設の子招待愛のドライブ参加。 献血運動協力。 第三回九州一周ラリー（三位） 北海道一周ラリー（十七位） 第三回九州学生自動車運転競技大会 第二回福岡五大学ナイトラリー（二位） 第一回福岡五大学フィギュアレース（二位）	流動、蒼竜スクラップ化 江藤氏の発起で流星号追善送別式が行われる。二十数名のOBが参列。OB会も結成されるが続かずやむやとなる。 西日本一周ロードテスト（五台、十七名） 第二回九州一周ラリー（二位） 日本一周ラリー（十位） 第二回九州学生自動車運転競技大会（四位） 工大祭の行事の一環として国産自動車展示会開催 第十八回全日本学生自動車運転競技大会（於名古屋）（十六位） 第一回福岡五大学ナイトラリー（二位）	部車・その他 トヨベツトクラウン57 トヨエース57 青馬車 ビツクアツプ54 （寄贈） マキエリー51 トハツ単車55 部車の小型化、乗用車化が進む。
クラウン 6059 トヨエース 6057 ウイットク 6057 ビツクアツプ ゴーカート 馬車のボディをはいで、裸にしたもの ダンブカー（寄贈）		

対 外 行 事 試

	九州地区ラリー	全 日 ラ リ ー	九 州 地 区 フ イ ギ ュ ア	全日フィギュア
30年				
31年				
34年	第1回・西日本 学生自動車連盟 主催 (7位)		第1回・西日本 学生自動車運転 競技大会	
35年	第1回・全日本 学生自動車連盟 九州支部主催 (2位)		第1回・九州学 生自動車運転競 技大会	
36年	第2回(2位)	日本一周ラリー 10位	第2回 (総合4位)	第18回・全日 本学生自動車運 転競技大会 (16位)
37年	第3回(3位)	北海道一周ラリ ー 17位	第3回	
38年	第4回 (3位)	東京→鹿児島 ノンストップラ リー	第4回 (総合2位)	第20回・全日 本学生自動車運 転競技大会 (18位)
39年	中 止		出 場 辞 退	
40年	第6回 (7位)		第6回 (6位)	

合 一 覧 表

福岡五大学 フィギュア	福岡五大学 ナイト ラリー	イ ン カ レ	遠 征	そ の 他
			第一回九州一周	
			第二回九州一周	
			九州一周	
	第 1 回 (2位)		西日本一周	名古屋→東京 ジープエコラン (35位)
第1回 (2位)	第2回 (2位)		九州一周	
第2回		第1回 自動車競技	中国・南紀	第1回 学内ラリー
出場辞退	第3回	第2回 2 位	北 陸 中 部	第2回 学内ラリー
第4回 (8・9位)	第4回 (3.8位)	第3回 失 格	関 東 ・ 中 部	第3回 学内ラリー

思 出

二十二年卒
越 出

自動車部の思い出を何か書けとの事なので、思いつくままに書いてみようと思います。

私が入学したのは戦争末期の昭和十九年四月です。当時は自動車部とは云わず機甲班と呼ばれていました。練習車は流星号、黒竜号の二台で、何れも後部に木炭ガスを発生機をつけて、木炭ガスを燃料として動いていました。入学当初は流星号で、三年生、二年生の諸兄がラグビー場で練習しました。一年生は構造の講義及実習が主体で、車に乗る事は全然ありませんでした。当時の流星号は非常に好調に操縦よく動いていました。併しその内（昭和十九年五月頃）ラグビー場を開墾して、畠にした関係で自動車の練習は出来なくなり、運動場は陸上競技部より使用を禁示されていました。丁度その頃二、三年生は学徒動員で学校を出て軍需工場へと、出て行かれました。併し、当時二年生の今井、喜多村、古江の三先輩は学校に残られ、我々後輩の指導にあたられました。

前記の様な事情で自動車の実地練習は、朝礼場でせね

落で満身創傷のきづだらけで、板金するでも無く、全く無残な姿のまま走り続けていました。昭和十九年十月に津屋崎（福岡の海岸より）に国防訓練場が出来一回入所の申込があり、明専より二名参加する事になり、私がその一人に選ばれました。どの様な訓練を受けるのか期待と不安を持って参加しました。訓練生の対象は九州地区内の専門学校で第一回に入所したのは約二〇名位でした。訓練期間は二週間で前の一週間は専ら構造の勉強で、講師は居りましたが実際には、我々明専から参加した二名が交替で車の各部の構造を説明したものです。後の一週間は実地訓練でしたがその訓練たるや、訓練所の四トントラック（当時民間最大のトラック）でガソリンをもう一度、そのトラックを持つて当時建設されつつありました福岡の芦田飛行場（現在の板付空港）の土運びでした。併し始めてのガソリン車で堂々と路上運転出来たので大きな喜びでした。運転道中は板付空港と香椎の間を二、三人交替で運転しました。併しこの運転も毎日ではなく一日おきで実際には四日間くらいでした。それ以外の三日間は、当時飛行場の建設に従事していた多敵の捕虜（イギリス人オランダ人）のカントクでした。片言の英語とギリコチない日本語で色々話し合ったものです。現在板付空港を利用する度に当時を思い出したのかしく感じます。この国防訓練は其の後三回位続きました。戦況悪化の影響で中止されたのです。

明けて昭和二十年に入りますと、寒さと燃料不足の為

はならなくなり、更に燃料の木炭の消費量も考えて、流星号での練習はやめて練習車は専ら黒竜号になりました。この黒竜号は仲々調子が悪く、練習日でも仲々エンジンがかからず、全員で後押ししてかける状況でした。やつとの思いでエンジンがかかりますと、先づ来るのは二年生で、其の後一年の練習になります。そうこうする内に木炭がなくなり、その補給をしようと、亦々車を後押ししてエンジンをかけねばならず、実際練習の為車に乗れるのは、一週間に一度位しかなく、それ以外の間はあけても暮れても車の後押し専門でした。当時の寮は、戦時中の食糧統制で満腹に食べる物もなく、毎日腹をへらして車のおと押しばかりでした。木炭車はガソリン車に比べてうんと力が弱く、やつとの思いで練習の順番が来る寸前に下手な運転の御蔭でエンスト、亦々後押しです。エンジンがかかれば直ぐ乗れると思うのに仲々かかつて呉れず、遂に日没の為、本日の練習中止の声がかかり、泣く泣く、車庫迄押して帰った事も度々でした。併し乍ら、習うより馴れるで木炭車の扱いにもなれ、部員それぞれ上達につれ、エンストも少くなり、練習時間も多くなり、十月頃には、学校内をうろろる出来る位の腕前になりました。何しろ、小さな黒竜号なので、学校内の小さい道に迄入れ、スリルにとんだ運転をしたものです。その御

車に乗る事は殆んど無く専ら構造の勉強を主として大した活動は行いませんでした。四月に我々も二年生になり五月には学徒動員で軍需工場へと符り出され、部の活動は殆んど停止状態になりました。

同年八月終戦となり、当時機械科三年の大庭さんの兄さんが宮崎より乗って帰られたトラック（後の雪星）を自動車部に寄附され、機械科に席のあつた蒼竜号も使用する様になり、更に黒竜号も木炭車をガソリン車に改造し、ヤミのガソリンやベンゾールを使つて走る様になりました。此の様な状態で部員も急激に増加し、部の活動も活発になりました。

当時は終戦後の混乱期で、食糧、輸送共にひつ迫していきまして、何かにつけて車で学校外へ出る事も多くなりました。

寮の食糧の買出し、当時の食糧営団の輸送の応援等、更に学校の団体での外出等、学校外での活動が盛んになりました。

はつきり記憶していませんが、当時は皆無免許で街中を走り回つたものです。

現在の様に交通警官も居らず、無免許が大手を振つて通用していました。

併し乍ら、何時迄も無免許と云うわけにもいかず、部員が無免許をとりはじめたのは、昭和二十一年の春からでした。

ある部員の日記より

三十三年春

江 藤

五月×日 自動車部総会

新入部員にとつて、不安と期待とが交錯する先輩部員との対面式である。自己紹介、部長挨拶にひきつづき幹事から学科、実地練習の説明がある。すぐに乗れて、すぐに免許がとれると思つていたら大きな当て違い。

五月×日 学科講義

内燃機原理から実地技術心得まで約二週間みっちり教へ込まれる。講師は皆ベテランに見えたが、一年たつて今度自分が講師になつてみると壇上で本当に判つてしやべつてゐるのはごくわずかだと云う事がわかつた。

五月×日 基礎練習(1)

待ち遠しかつた二週間がすぎやつとハンドルを握らせて貰つた。ものすごい車である。窓ガラスは一枚もなく天井の一部に穴があいてゐる。座席には油で真黒になつたシートがかぶせてありボンネットはなくラジエターガードはブラブラゆれてゐる。横に流星号と書いてあつた。第一日目は発進、停止。一番難しいクラッチ操作は、出

来が悪いと足の上から土足で踏みつけると云う荒つぱさである。エンストは三回まで。それ以上はアウトである。セルモーターがないのでエンストすると降りていつてクラックを廻さねばならない。

五月×日 基礎練習(2)

昨日は二速増速、今日は三速増速である。教官部員にとつて最も寿命の縮まる時である。クラッチとチェンジレバーで手一杯の練習生には、もはやハンドルもブレーキも眼中にない。ギヤーがトツプに入るとアクセルを踏んだまゝ突進する。この際玄關から正門に至る道路も決して充分な幅員ではない。山川、安川大先輩の胸像も五月になるとさぞや生きた心地がしないであらう。

六月×日

後退、巾寄せ、車庫入れ、坂道の発進と基礎練習を重ね、いよいよ路上運転である。この段階を終えてはじめてC級の資格を与えられ、整備参加の実績と加えて免許受験が許される。なかなかきびしい。

八月×日 夏期合宿(1)

間もなく夏休になり寮生の多くは帰省し九月の下旬再び寮へ帰つて来る。しかし自動車部員は二週間ほど早めに寮へやつて来る。合宿が始まるからである。食堂は閉鎖中であるから、当番が炊飯を行う。合宿の飯のうまさ

はこれを口にしたものでなければ判らない味である。整備は単調でしかも力仕事が多い。時には苦しく辛いものであるが、整備が終わるとその日整備に参加した者は日没まで運転練習が許される。これが楽しみで、黙々と整備に従事するのである。合宿は整備技術の習得のみならず、運転技術の進歩と人間関係の成長を云う面も併せ持つており、実に意義深いものである。

九月×日 部室

部室のある忘身寮は原則として一年生及び四年生の入室は認めていない。しかし当時中堅部員が少なかつたせいもあつて川崎氏と小生は九月上旬部室へ移る事を許された。部室内は機械油のにおいがたち込め、真黒い円管服がさげてあつてお世辞にもきれいだとはいえなかつたが、それでも比較的整頓が良かったのは広田先輩がたえず雷を落していたからであらう。

十月×日 バイト

前期の試験が近づくとい一般の部活動は低調になるものだが自動車部は必ずしもそうとはいえなかつた。車輛の維持費、ガソリン代等がかさみ、責善会から貰う予算は部の年間予算の五分の一にも満たないので残りは従つてアルバイトで賄わねばならない。即ち食堂の石炭運搬をはじめ、掃省荷物、ボンベ等の実験器材運搬、その他引

越の請負に至るまで時間の許す限り部財政に協力したものである。

十月×日 彗星車検

部車のうち、構外(出られるのはこの彗星だけである。流星号はとも検査など受けられる代物ではないし、蒼竜は機械科に所属していたから借用に際してはいちいち手続を必要とした。彗星も年式からいえばかなり老朽車であるが官公庁用と云う事で陸運局もかなり大目にみてくれ二十八年度は一年間の検査証有効期限をくれた。しかしその翌年は、一年を貰うのに四苦八苦したし更に三十年代に至つては十ヶ月に切下げられてしまつた。

強制賠償保険もこの年から施行されたと記憶しているが官公庁用であるために保険料免除の特典が与えられた。

八月×日 夏期合宿(2)

流星号のデフがいかれたので合宿中に修理する。セコパーツ屋でミットケースをアツセンブリーで見つけ三日掛りで完了。直ちに試運転する。某先輩西門からグラント入口に至る道路を進行中、針路に親子連れる発見しブレーキを踏んだが悲しいかなロードブレーキのためなかなかスピードがおちない。そのまま直進してグラントの木の門扉にまともに衝突してしまつた。ラジエターが完全にいかれ走行不能に陥つた。整備に参加し、試運転後

練習が出来ると心待ちにしていた新入部員達は見るのも
気の毒なほどのしよげようであつた。

十一月×日 運動会

運動会が来ると老馬流星号にも日が当る。流星号をせ
い一杯おめかしして正門——グラウンド間の定期便を運行
した。但し陸運局長には内緒である。行幸道路は目をつ
ぶつていても走れる連中も美人が乗り込むと手許があや
しくなるものらしかった。

三月×日

永かつた部生活にも別れを告げる日が来た。ひとより
一年余分に部のメシを喰つたおかげで惜別の情もひとし
おである。小生についてある教官は、「君は工大化学科
の学生ではないね。工大自動車部の学生だよ。」といつ
た。まさにその通り。いまだにワツバと縁の切れぬのも
そのためのようだ。

後記

以上部の思い出を日記風に書いたもの、日附、順序
もまちまちでかつ不正確な点は十年近い歳月のせいとお
許しいただきたい。卒業後、流星号のスクラップ化を知
り、現役部員を通じて先輩諸兄へ働きかけをし懐しい先
輩達と一堂に会する機会を得たが成果については小生の

「アルバム」

三十八年卒

野口

大学時代に作つたアルバムが四冊ある。その中二冊は、
自動車部生活4年間の思い出の数々が記録されている。
第一冊目の第一頁には「祝卒業」九工大自動車部と記し
てある。第二頁目には、これこそめちくちやにいろんな
言葉が記されている。見るたびにいつもふき出したくな
るし、又、これを見るために、時々取り出して見るので
ある。昭和三十八年二月二日、我々がいよいよ自動車部
を追出される日に、同輩、後輩達がくれた言葉である。そ
して次の頁をめくろう。

(1) 九州一周遠征

昭和三十五年 四月 一日 〃 四月 八日

(2) 九州一周ラリー試走

昭和三十五年 八月十四日 〃 八月十七日

(3) 九州一周ラリー 第二位

昭和三十五年 八月二三日 〃 八月二八日

(4) 中国地方一周遠征

昭和三十六年 四月 一日 〃 四月 八日

志すところとは不幸にも一致しなかつたがしかし、今後
とも部のためにはおおよばずながら力になりたいと思つて
おり、先輩諸兄の連繫も一層密にしたいと願っています
最後に部の発展を祈り諸兄の健康を願つて筆をおきま
す。

(編集の都合で一部割愛させていただきました。)



- (5) 九州一周ラリー 第二位
昭和三十六年 五月 一日 〃 五月 五日
- (6) 日本一周ラリー
昭和三十六年 六月十五日 〃 七月十六日
- (7) 九州一周、横断遠征
昭和三十七年 四月 一日 〃 四月一〇日
- (8) 北海道一周ラリー 第十七位
昭和三十七年 七月 一日 〃 七月 八日
- (9) ナイトラリー
昭和三十七年十二月十六日

部生活四年間の大きな行事がメモされ、その下に、自動
車部部員証と全日本学生自動車連盟の会員記が貼られて
いる。

この緒言で始まるアルバムも四年間を通して見れば、実
に変化を伴っているものである。

昭和三十四年春 あのだんだ北九州の煤煙の下にさ
いた清らかな校の如き心で自動車部の門をたたいた。そこ
で僕を迎えてくれたのは「福たー一〇〇一五」という
四十四年生れのR〇型トラックであつた。この彗星号は
ナンバープレートをやつとの思いで支えている三本の三
つ骨だけしか残つていなかった。この車は老体にむち打
ちながらも十五年間も働きつづけたのかと思うと、先輩

のこの車への気の使いようもおのずと判るような気がした。

ナンバーのある車と云えば、警星号が唯一の車であり、我々の練習車は三八年生まれのシボレートラックであった。当時バツテリーは部に一個しかなく、練習のたびに、あの重い奴をエツチラオツチラ運んだものである。

免許試験を受ける前でない、警星号には乗せてもらえなかつた事を思えば、今と昔は雲泥の差がある。そういう環境でも何とか、年の末には免許証が取れた。免許証を取つて、はじめての「スラム運転」と云うのは今でも、よくおぼえている程である。余程うれしかつたのであろう。

そしてその春はじめての九州一周遠征。その時の車がこの警星号である。ガソリンはよく食うし、ひどい時には、一kmノという時もあった。クツシヨンの悪いトラックでの九州一周である。それまで六〇kgをこえていた体重も五kgもやせてとうとう卒業するまで七〇kgに達せなかつた程である。

二年生の頃であつた。西日本自動車連盟の結成が急がれ、九工大もそのメンバーに加わつた。しかし、そこではじめて見たものは他の自動車部の車の姿であつた。九工大は長い歴史の上に立ち、昔の古い殻から抜けきらず

に部活動を続けていたのだらう。

連盟結成を期にして、九工大自動車部も、脱皮せざるを得なくなり、ついには老兵も消え去つて行つた。車の小型化、乗用車化は丁度その頃から始つた。長い苦勞の末、やつと完全に小型化へと脱皮出来たのである。それからの九工大の発展は目ざましいものがあつたと信じている。

卒業して、二年半にならうとしている。今、車庫をのぞいた時、何を発見するであらう。

三年前とすつかり変つた部車を見るだけであらうか、昔のおもかげが残っていないだらうか。

いや必ず残っているだらう。それは先輩より受け継ぎそして後輩に伝えて来た自動車部の精が。即ち整備技術の向上。運転技術の向上、そして交通道德の啓もう運動精神である。

これこそは、どんなに車は変わるともいつまでも残していききたいものである。

この三つの精神をいつばいにうめつくしたこの二冊のアルバムは僕の一生の良き友となる事であらう。

X X X X X

昭和四十年年度部活動記録

四月二十日 第一回部員総会

一、役員引き継ぎ

監督 加藤

主将 尾崎

副主将 天野

会計 市丸

書記 伊藤

書記 芳賀

整備 大本

整備 山本

練習 山根

練習 浜本

練習 宇塚

OB会結成準備 木庭

部誌編集責任者 市丸

一、新入部員に対する基礎講義

四月二十六日から五月二十日まで行い、その後試験をして合格者のみ入部させることに決定。

一、インカレ役員決定

一、今年度の活動方針

。 当部の伝統である自動車の機械的研究及び整備技術の向上に部員全体で打ち込む。

。 部員間の親睦（部に入つて大学生活の余暇を有意義にすごそう）

。 OB会の結成

。 部誌作成

。 自動車競技に強くなる

一、ベレル64を十五万円で購入することを決定（前年のジュニアのような個人負担はかけない）

四月二十四日 AB級会議

一、シボレー売却の案否決される

一、インカレ選手決定

四月二十五日

愛のドライブに部車クラウン提供

五月二、三日

ナイトラリー出場

選手 加藤敏光 甲村

成績 十一チーム中七位

五月十四日 第二回部員総会（定例）

一、役員紹介

二、新入部員紹介

三、ベレル62を一万円で購入することを承認

四、今年度の活動方針説明

五、遠征会計報告

五月十五日 新入部員歓迎コンパ

五月十九日 A B 級会議

一、ラリー練習、フィギュア練習のガソリン代決定

普通車 一時間一〇〇円

大型車 一時間二〇〇円

六月三日 A B 級会議

一、献血運動に協力することを決定

二、ダンスパーティーを一月に行う

三、学内ラリーを秋に行う

四、最近自動車部は不活発

六月八日 第三回部員総会

皆さんとふりそく陽光の下で開く。

六月二十五日 A B 級会議

A 級会議

一、A 級昇格該当者無し

六月 第四回部員総会

二、インカレ役員の確認

部員みんなが協力しなければ成功しないことを説

明

一、夏期合宿について

七月六日 A B 級会議

一、福岡五大学フィギュアの選手決定

二、ジュニアの車検整備者決定

一、ベレル64を私用を使用することを決定

七月十八日

第十五回九州地区大学大育大会（インカレ）第三回

自動車競技大会

本学が当番校であるため、自動車競技は小倉区の北

方自動車試験場（男子）と到津自動車学校（女子）と

で分散して当部の責任で競技を行う。コースに多くの

問題が発生し、当部も得るところが多かった。

選手 大型貨物 加藤

小型貨物 大本

普通乗用 市丸

七月十一日～二十日

前期夏期合宿（一、二年のみ）

九月一日～十日

後期夏期合宿

九月五日

福岡五大学運動競技大会（於 福岡）

A チーム 大型 天野

総合成績

A チーム 九位

B チーム 八位

九月二十一日 A B 級会議

一、山岳部の遭難に対して自動車部も資金カンパをする。

二、全日フィギュア予選の選手決定

三、次期主将 木庭 に決定

四、B 級を二つに分けてはどうか……否決

十月十一日～二十日

試験休みを利用してフィギュア練習に励む。二十四日には学内フィギュアを行う。

十月三十一日

第六回全九州学生自動車運転競技大会兼全日本学生
自動車運転選手権大会予選

選手 大型 甲 村

普乗 尾崎

小貨 大木

小乗 市丸

個人戦 加藤

成績 団体 六位

個人 五位

十一月十九日 第五回部員総会

一、学内ラリーを十二月五日に行う

ラリーについて一年生に説明

十二月五日

第三回学内ラリー

成績 優勝 旭硝子チーム(一般)

準優勝 工大自動車部Aチーム

三位 加治チーム(一般)

昭和四十年十二月現在の部の概況

部員数

四年 六名 三年 七名 二年 十五名

インカレを終つて

金属四年

山田

今年度の九州地区大学体育大会第十五回大会は九州工
業大学の当番校として行われた。

我々責善会自動車部も自動車競技受け持つ事になり七
月十八日午前九時より小倉区地方の北九州自動車運転免
許試験場で行われましたその参加校の成績は次の通りで
した。

参加校

女子 九州大学 九州産業大学 熊本大学

熊本女子大学 佐賀大学 西南学院大

学 福岡大学 福岡女子大学

男子 大分大学 鹿児島大学 鹿児島経済大

学 九州大学 九州産業大学

九州歯科大学 熊本大学 久留米大学

佐賀大学 西南学院大学 電子工業大

学 福岡大学 宮崎大学

九州工業大学

免許取得者

A 級 十一名

B 級 十名

部室入居者

三年 一名

二年 三名

一年 一名

D 級練習

随時マスターラインにて

C 級練習

随時クラウン二台にて

B 級練習

路上練習は私用の形において行う。

その他部用、バイト時に運転練習を行う。

部車使用代

部用一各車 2X田 (Xはキロメートル)

私用一ジュニア 10X+ 30

ベル 7X+ 300

600

800

1000

(三 時間内)
(六 時間内)
(十 二時間内)
(二十四時間内)
以後一日毎に千円

C 級級練習券 十五分 五十円

成績

女子 優勝 西南学院大学

二位 熊本大学

三位 福岡大学

優勝 熊本大学

二位 西南学院大学

三位 該当なし

男子

優勝 熊本大学

二位 西南学院大学

三位 該当なし

以上ですが種目別の詳細については審判長及び副審判長

を務めた西岡、尾崎両君に講評をお願いして、今大会全

般を回想してみたいと思います。我が部が当番校として

競技が開かれたのは自動車連盟九州支部の当番校時代以

来初めての事であるが部員数、免許所有者、A 級等の不

足を今回身にしみて感じたものです。このため我々実行

委員としては会場を一つにして二日で競技を行う事を念

願して各方面に働き再三博多まで行き県警交通三課と交

渉を持ったが土曜半日プラス日曜では不十分ではないか

という体育大会本部の意見をのまなければならず北方試

験場と到津の九州自動車専門学校校の二会場分割方式の採

用が先の部員数、A 級等の不足をさらに決定的にした様

に思う。又各校選手、応援団諸君にもこの点かなり迷惑

をかけてしまいました。

競技当日は心配した通りのぐずついた日和でしたが日程

に従つて北方で機械科中田先生の開会宣言に始まり、男子は北方で大型、普通乗用、普通貨物を、女子は到津で普通乗用、軽四輪の五種目を競い前記の成績でした。

雨の中活躍していただきましたOB審判の方々は信国さん、門司さん、宮崎さん、砂本さん、六代さんでした。審判の公正を期するため男子種目には他校出身のOBの方を思い交渉したのですがOBの方は仕事の都合等あつて実現できませんでした。経験豊かな工大OBに忙しい中をお願いしたわけです。

今回の大会においては我々部員にとつていろいろと勉強になる事が多かつたのではないかと考えている。最近の部活動に対して少なからずマンネリズムにおちいつた感じを受けるのではないだろうか、春の遠征、夏の合宿、秋のラリー、冬のダンスパーティーそして、部員の親睦と運転整備技術の向上。

このマンネリ化した行事に対して我が部が当番校としてこの大会を全部員の協力のもとに行う事ができたのは非常に有益であつたと思う。

今大会が成功であつたか？必ずしもイエスとは言えない。その原因は研究不足もさる事ながら、選手層、A級、免許所有者、部員等の不足と初めの問題へと返るのではないだろうか。もつと深めると我々は部活動の意義を考え

合宿をふりかえつて

開発土木二年
伊 藤

我部では夏期休暇を利用して毎年入部一、二年生で練習、整備合宿を行つてゐる。人数の関係で前後期十日程に分けてやつた。

部活動は免許所有者の教に左右されるし、我々は工学部の学生で車のメカニズムに関する知識は豊富なので整備より練習に重点を置いた。

前期はインカレの為に目標を十分に消化出来ずに終つてしまつた。

六時半起床、ラジオ体操の後トレーニングの為に片道約一キロ半程ある金比羅山まで毎日走つた。最初の四〇〇メートルくらいは一団となつて走つてゐるが坂道にかかるとすぐに差が開いてしまふ。頂上付近では苦しくて息がはずむ。しかし登つてまだ露のおりている草むらに座つてさわやかな朝の風に汗を冷やすと何とも言えぬ快適な気持ちになる。ここからは戸畑からずっと若松、八幡、小倉、門司、と北九州が箱庭のように見渡すことが出来る。涼みながらここでその日のスケジュールを完

合いビジョンをかがけて優秀なる部員を一人でも多く勧誘すべきである様に思う。

今回の経験は今後の部活動に対して多くの問題を投げかけていると考えるものです。

最近部車も多くなり又部車を更に大切に結構な事だと思ひます。皆も大いに練習して余裕をもつて部活動を楽しみましょう。

最後に今大会のために各方面の方々に多大の御後援、御協力いただきました。

会場関係

福岡県警交通三課 北九州運転免許試験場

九州自動車専門学校

自

使用車及提供会社

セドリツク 福岡日産北九州営業所

ジュニア 北九州日産自動車

大型トラツク 福岡いすゞ北九州支店

スバル 国際モーターズ

その他

福岡トヨタ 福岡トヨタディーゼル

北部九州いすゞモーター

福岡マツダ 梁瀬自動車

又当日は激しい雨の中、中田先生、河村先生出席していただきました。ありがとうございました。そして各校応援団、OBの方々の熱心なる応援ならびに抗議ありがとうございました。

表す。人間が多く（といつても一年生がほとんどだが）人員の割当には困る。

寮生はほとんど朝食はとらぬが、朝から相当エネルギーを消耗するので全員食事にかなりついている。男はかりといえ全く色気なしだ。

九時から十二時まで、昼一時間休んで四時まで一日六時間みっちり整備と練習をやつた。皆の最も関心の深いエンジン関係のことをやりたかつたが、動く車はフルに練習に使つたので出来なかつた。こんな時に教材用としてエンジンだけでもあれば役に立つのだが全く残念であつた。それで整備に関しては新入部員が今まで勉強した所が直接応用出来なかつた。運良く（こう言つてはしかられるかも知れぬが）普段ほとんど動かしてない車をインカレの為に使つてゐるので、故障がしきりに起る。結果的には部分的であるけれども整備に追われたことになつた。

鉛管服を着て車の下にもぐると汗が次から次へと吹き出てくる。リフトがあれば非常に楽だが貧乏財政ではとうてい望めぬことだ。

わからぬ所は整備の本を読んだり、又上級生に尋ねてやつた。一年生も自分の手で実際に扱かつたり、上級生に説明してもらつて理解出来たと思ふ。

練習に先だつて練習場の整地をやつた。まず草を刈り粘土質だつたコース内にもらつてきた石炭ガラをまいててん汪し、多少雨が降つても練習出来るようにした。レンガや石灰乳を用いて境いを明確にした。今まで落輪してもはつきりわからず、これでずつと練習が楽になつた。炎天下で作業をするので皆すぐにへばつてしまう。それ程上品な育ちでもないのに全くねばりがない。自動車部は体育部だという観念を植えつけ徹底的にきゑた。練習車が二台しかなく十分な練習が出来なかつた。あと一台は欲しかつた。ポンコツ車でも走るだけは走るがインカレがすでに始つていてその為学内には人の出入が激しく、皆不思議そうに我が愛車を見てゆく。他の大学に比較して我部では免許を取るのが遅い。練習開始が五月中頃というだけでなく続けて練習しないのがその根本原因だ。練習がすべてを超越するのだ。

七月十八日にインカレ自動車競技が行なわれて、その整理までやつて前期合宿を終ることにした。

九月に入ると後期合宿が始まつた。前期はインカレという大きな行事があつてそれに合宿が振り回された感じだつたので、気候も大変しのぎやすくなつたし、前期の分までもと、張切つていたが上級生である二年生が何の連絡もなく数名参加せず思うように出来なかつた。

特別寄稿

自動車と旅

人生は旅であることが、われわれが、みずから肉体を、大自然の風雨にさらし、労苦をかさねつた歩をはこび、異郷の地の風土や歴史のなかに、おのが魂を漂泊せしめる意味をふくむものとすれば、そのようなものの一切から自己を絶縁する鉄製の車のなかに身をこまゑ、目的地から目的地へ、単に直進する自動車の旅行などというしろものが、旅(たび)という名にふさわしいかどうかは異論のあるところであらう。

しかし、自然はいかにも広く、またきびしい。先日、中央アジアのシルク・ロードを、アフガニスタンからカシミールに入り、カラコルム山脈をこえ、タクラマカン砂漠にたつする自動車隊の旅行をテレビでみた。熱沙の砂漠あり、積雪の山脈ありという苛酷な自然の条件と、町から町、遺址から遺址へいたるまことに空漠たる距離感を見ると、いかにも自動車なくしてはと思わざるをえなかつた。アメリカのロッキー山脈ごえの大陸横断旅行にしてもおなじことであらう。このような旅行は、極

整備はベレルを廃止したのでそれを教材にしてやつた。ジーゼルエンジンはよくわからぬので足まわりを重点的に研究した。簡単なので早く終ると何もすることがなく弱つた。

練習は指導者不足で十分でなかつた。後期に参加して一年生はへたのうえにずつと練習してないので電柱とキッスしたり、溝をさらえたりするので半日も同乗してるところが先にまいつてしまう。しかし日数が増すに従つて次第に安心出来るようになった。

例年後期合宿はだれるというが今年もその例外ではなかつた。前期とやつていることはそんなに変わつてないのだが緊張が足らぬことだけは確かだ。これは我々二年生の統率のまずさ以外の何物でもない。

合宿をふりかえつてみると何か形の上で残つたものもなく、実際十分に活動してないから当然だが親睦感が増して一年生諸君が進んで部活動に参加出来るようになっただけだ。

合宿責任者として何も出来ずに終つたことを参加者にわびると共に来年こそは実のある合宿であることを祈つてやまない。

平野

(歴史教室助教授)

端にいえば、自動車のもつ「スピード」と「防護力」をかりなければ、とうてい全うできるものではないのである。

それにくらべると、わが国内の旅行などは、それほど道具だてを必要としない。むしろ、ばあいによつては、それが旅行の意味を損うこともあるであらう。しかし、現代の旅行には、より多くのところを、より短時間のうちに訪れるためにも、車のもつスピードをどうしても借りなければならぬ。そこで問題は、車の使いかたにあるとおもう。

わたしは、大和の法隆寺の南大門のまゑに立つて、砂塵をあげて門前にのりつけるバスやタクシの群をながめることがよくある。なるほど、法隆寺は古代美術の宝庫である。眼を法隆寺の域内にとどめても、その要求は一応みたされるかも知れない。しかし、法隆寺を知るには、斑鳩里(いかるがさと)のたたずまいをよく見きわめねばならぬ。そのためには、関西本線の法隆寺駅で下

車して、それからのほぼ半道を、法隆寺の五重塔を遠望しながらゆつくりと歩くがよいのである。

もともと歴史上の遺址を見学するのに、車で目的地へ直行するのはよい。しかし、少なくとも、遺址を包む地域の手前で車をとめることである。そして車から下りて歩かねばならない。われわれは、外からの荒々しい闖入者（ちんにゆうしや）として、突然として、遺址のま先にたち現われ、異邦人の姿のまゝ、それに接してはならぬ。そのようなわれわれに、遺址はけつして真実の姿をみせてはくれないだろう。あらかじめ、わが身を異郷の風土と歴史に順応させ、とけこませることがまず肝要なのである。

そのためには、出発のま先から、その地についての知識をたくわえる心がけをもつとともに、一定の時間をかけて、みずからそこに身をおき、ゆつくり鑑賞する余裕をもつことである。車窓から眺めるなどという芸当で、それが充たされることは絶対にありえない。

九州は、その自然の景観において、また歴史的風物や遺址において、みるべきものは他地方よりはるかに多い。自動車を駆使して、それらを歴訪することは、考えただけでも心たのしい。それを爽り多いものとするためにも、自動車の効用と限界を知ることが、まず大切なものではな

いだろうか。
どこに行くか、どこをみるか。それはまた次の機会に
ゆずることにしたい。



特集Ⅱ

中部関東遠征

趣旨

九州工業大学責善会自動車部は、毎年関係各位のご理解とご支援をいただきまして、春休みを利用し部活動の一環として遠征ロードテストを行ってまいりました。

この度も各位のご理解をいただき、関東・中部地方ロードテストが実現できまことを、部員一同心から願っております。

自動車工業の発展は、貿易の自由化を目前にして非常に目覚ましいものがあり、また遅ればせながらも道路状況も改善されつつあります。

この近代産業の下で生まれてくる自動車道路について我々工科の学生として大変興味深く、またこの機会を通じて直接我々の手によつて調査を行うことができます。いうことは、非常に有意義なことと思います。あわせてこの遠征ロードテストを通じて部員の運転技術・整備技術の向上、団体行動の練成、先輩及各大学友との人的・物的交流により、社会的視野を深め、願わくば交通道德の啓蒙に役立てば幸いです。

遠征ロードテストにご協力いただきますよう、心からお願いたします。

目的

○運輸技術の向上

長距離運転に伴う疲労調査

責任者 芳賀

○道路調査

路面状態の調査

責任者 山田

道路標識の設置状態の調査

責任者 熊本

ガソリンスタンド設置状態の調査

責任者 大本

○自動車の性能測定

燃料消費量測定

責任者 甲村

○先輩及び各大学学友との交歓

天野

○工場見学

浜本

○記録

市丸

期間・日程

昭和四〇年三月三十一日～四月十一日

三月三十一日	戸畑～岡山	三八〇・六 Km
四月一日	岡山～京都	二〇一・〇 Km
四月二日	京都～恵那	二二二・七 Km
四月三日	恵那～長野	一九四・九 Km
四月四日	長野～東京	二二五・〇 Km
四月五日	整備・休養	
四月六日	東京～藤沢	五七・六 Km
四月七日	工場見学	
四月八日	藤沢～静岡	一四七・四 Km
四月九日	静岡～名古屋	一八五・〇 Km
四月十日	名古屋～姫路	三〇八・〇 Km
四月十一日	姫路～広島	二七九・〇 Km
四月十一日	広島～戸畑	二〇五・四 Km
全走行距離		二三九六・六 Km

参加車輛

ベレル84提供	北部九州いすゞモーター
プリンス82	株式会社梁瀬
クラウン62	福岡トヨタ株式会社
セドリツク84	福岡日産株式会社

中部・関東遠征走行地図



参加隊員

隊長 副隊長 會計 書記 写真 宿泊 渉外

加藤 尾崎 本丸 野本 浜田 山田 甲村 金児 西岡 熊本 大賀 芳庭 伊藤 長沢 山本 宇塚

(テ4) (カ3) (セ3) (テ3) (キ3) (テ3) (ヤ4) (ヤ4) (キ4) (開4) (ニテ4) (テ3) (テ3) (キ2) (開2) (テ2) (テ2) (テ2)

使用燃料

ガソリン

軽油

オイル

トランシーバー

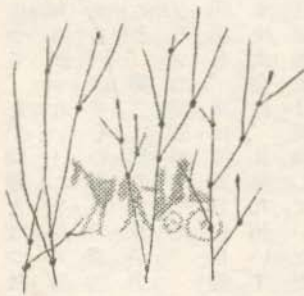
四台

提供

日本石油 KK
鷺田石油 KK

提供

高峰中学校



隊長 あいさつ

隊長 加藤

我々九州工大自動車部も過去八回遠征を行つて来ましたが、回を重ねるにしたがつて走行距離も逐次増し今回は関東初乗入れを目標に、関東中部遠征を行いました。

我が自動車部、数ある行事の中で最大のものであるだけに、四ヶ月前より計画を進め、三月三十一日の出発の日までは、あわただしい毎日でした。途中には学年末試験があり、一時ブランクが生じましたが、部員の努力と関係各社の御支援により遠征を実現する事が出来ました。遠征出発時、正門における隊員一同の記念撮影は、苦勞しただけにその感激は一汐でした。

今回の遠征は部車をつれて行かなかつたせい、パンク以外の車のトラブルはほとんどなく、車の故障によるスケジュールの狂いは皆無でした。言い換えれば、単調な遠征となつたと言えるかも知れません。

遠征中、京都、東京、藤沢にて行つた先輩との懇談会は、これまでこの様な機会を余り持たなかつただけに、非常に有意義なものだつたと思います。申し遅れました

が、懇談会にて暖かい歓迎を受けました事、隊員一同心より感謝しております。

遠征を計画するに当つて、まず問題となつたのは第一に例年の事だから、部車が少ないうちに参加希望者が二十名以上にも達し、出来るだけ多くの部員の参加が出来るように車を用意すること、第二に部の予算が少ないので、遠征中に使用するガソリンの問題があつた。

しかし、これらの問題も、車は福岡日産自動車株式会社、福岡トヨタ自動車株式会社、北部九州いすゞモーター株式会社、株式会社栄頼より提供していただき、ガソリンは日本石油株式会社、越出 先輩（昭和二十二年卒）三重野 先輩（昭和二十三年卒）より、ガソリン四〇〇ℓ、軽油一〇〇ℓを提供していただき、深く感謝致しております。

なお、甚だ不十分なる報告書ではありますが、御笑覧くださいまして、御批判を賜りますと共に、今後共よろしく御支援、御鞭撻くださいますよう、御願い申し上げます。



遠征日誌

市丸

三月三十一日（快晴）戸畑―岡山

午前六時、皆ねばけまなこをこすりながらそれでも張り切つて何をしているのやら動き回っている。思い返せば五時間前。きのうは夜中過ぎまでかかつて整備、文字書き、連れて行く車の選択などに追われて隊長以下皆良く寝てないのである。近年にないあわただしい前日であつた。ベレルはこの日の夕方になつてやつと部の手に渡りそれから点検、整備を始め、プリンスはブレーキ調整の途中でパイプがおそらく腐蝕していたのだろう運転席の下でブレーキオイルが漏り始め、会社に電話するやらサービスマンの方に新しいパイプを持つて来てもらうやらでてんやわんやであつた。セドリツクとセドリツク・パンの二台はちゃんと整備を済ませ車庫に納まつていたが、車のチーフ資格者が工場見学などの関係で出発時には四名しかいないということが致命的となつて、クラウンを入れて五台借りた車のうち一台おいて行かねばならない羽目になつた。さてどれを置いて行くか。プリンス



のブレーキが故障した時はそれを理由に置いて行こうという意見もあつたが、まあとにかく栄頼に電話してみようとのことで電話したところ、八時を過ぎていたが宿直の人が工場の方に連絡をとつてくれ、ブレーキは直つた。こうなればプリンスは置いて行くわけにはいかない。協議の末結局

全車五ナンバーに揃えようということで四ナンバーのセドリツク・パンを涙をのんで置いて行くことにする。せっかく会社は無理にお願ひして貸して頂いたのに申し訳ないが仕方ない。かくして全車整備を終り、『関東中部遠征』の文字書きにかかつたのは十一時を回つていた。昨年はこの文字も前日明かす内に看板屋で安く書いてもらった。去年に比べ準備に取りかかるのが遅かつた。来年は今年のようなことはすまいと皆秘かに思いつつ寝床に入つたのは東の空が白々と明ける頃であつた。とはちよつとオーバーだが。

さて一夜明くれば雲一つない上天気。全員赤い目をして元気に顔をそろえたのは午前六時過ぎ。荷物を積み込

んで最後の点検をして正門前に集合、記念写真を撮り、一人もない見送りの人にしばしの別れを告げ、車中の一人となる。六時四十三分、春がすみの中をプリンス、クラウン、ベレル、セドリツクの順でスタートする。泣いても笑つてもこれから十日間四台の車、十六人の隊員と運命を共にするわけである。期待に胸はずませる者、免許取りたてでハンドル持つ手がふるえる者、はたまた彼女に十日間会えないとふとさびしさが胸をよぎる者、遠征先で彼女に会うと張り切る者、まつたく一台の車の中にも人生がある。しばし調査もなく物思いにふける内に早くも北九州有料道路を経て関門トンネルにかかる。彼女と会う夢から覚めて現実に戻るとたんに腹が減つてゐるのに気づく。猛烈に減つてゐる。それもそのはず、ゆうべ夜中にラーメン一ぱい食つてから何も食べてないのである。トンネルの入口で、浜本氏の差し入れによる小さないなり寿司を一人三個ずつ支給される。三個ぐらいどこに入つた如くもなくますます腹の虫が泣く。スタート以来クラウンがノック気味の為点火時期の調整をやる。隊長の手にかかつてピタツトノックがやむ。我々がそれまでいくら調整しても良くならなかつたものを。全く隊長は車の天才である。

長府有料道路も何事もなく過ぎ、長府市内を過ぎて山

る。我々の後に五分とたたない内に三、四十台の車がかえる。これがもつと交通のはげしく、道もせまい三号線だつたら大混乱をおこすだろうにと思う内に事故車も片付けられ再び更へ。

六時四十五分福山市内に入るころにはもう日もとつぷりと暮れ皆冗談を言い合う元氣もない。早く岡山大に着いて飯を食つて寝たい。ただそれだけを思いながら黙々と運転を続ける。倉敷市に入る前に岡山県警の交通一斉検問でせめられる。目的地を問われ、警官にはげまされて再び氣をとりなおし岡山をめざす。八時二十分岡山市に入る。やれやれである。岡山大に電話するも食事をするところはないとのことで岡山駅にて飯を食うことにする。駅で岡山名物の「きびだんご」を買つて食べるが、昔幼なかりし頃、一円かそこのくじで当てたきびだんごの方が余程うまかつた。名物にうまいものなし。

十時岡山大につき、顔と手と足を洗つて、床に入る。それも我々の着くのが遅過ぎたので注文しなかつたとかで一つの床に二人で仲良く寝る。夜中寒いので目を覚ましたらフトンとフトンの間に落ち込んでかけぶともなかつた。そこで強引に両隣の奴のふとんをずらして両方から二枚重ねて以後ぬくぬくと安眠す。

の中にさしかかつた時、事故第一号に出会う。道路の真中に四輪トラックが荷物を満載したまま完全に転覆してゐる。まだ後片付けもしてなく積荷の酒びんが割れてあたり一面酒の海である。惜しい惜しいとおいだけいで過ぎる。出発二時間後に早くも事故を見て皆緊張す。緊張すればする程腹がすく。困つたものだ。

防府市内にて若い娘さん達が、赤黄青と交通信号のようなスカーフをなびかせてサイクリング。例年ならばここで女性に夢と希望を与える為に手を振り足をならして奇声を上げるのであるが、今年は一人として手を振る者がいない。腹が減つて手を振る元氣がないのか、それとも奇声を発するのを恥じる紳士が増えたのか。結構なことである。嗚呼これで自動車部の伝統も失われたか。

広島市内にて車に保険をかけるため保険会社をたずねる。その間隊員は腹がへつた腹がへつたとつぶやきながら車の中でおとなしく待つ。待つこと一時間余り。もうがまんがでまず先行してパン屋を捜す。そのうち保険も無事かけることができ腹ごしらえをして再び一路岡山目指して小雨けふる広島の間をしばしA級運転で抜ける。担々とした二号線を東へ東へ、とにかく今日中に岡山まで走らねばならない。急げや急げ、五時十分三原市の少し手前で又事故に出会う。事故直後で十分近く待たされ

四月一日(雨)岡山ー京都

八時前五分。小雨ふる中を岡山大寮を後にする。学内で早くも一、二号車がつつ走り三、四号車とはぐれてしまふ。ここぞとばかり今年初めて持つて来たトランジパーで必死に連絡を取るが、離れ過ぎた為か応答なし。十分程待つとも引き返して来ないので三、四号車二台でとにかく二号線まで出ることにする。が、ベレルの左のドアがしまらなくなつたため手間取つてゐるとプリンスが引き返して来た。二十分近くのロスである。以後こんなことにならないよう後続車の確認を怠らないよう氣をつけることにする。

岡山市内のいすゞの工場でベレルのドアを直す。ベレルとプリンスを残し、クラウン、セドリツクは先行し一Km程先のドライブインで朝食をとる。百円近くかけ久し振りの満足な飯である。

十時四十五分。ベレルのドアも直り全員食事も済ませ再び一路京都めざしてR2をひた走る。腹がくちくちくと自然の法則で上まぶたと下まぶたが仲良くなる。雨も降つてることだし道路調査やスタンド調査なんてめんどくさいや……おつとこれは失礼。こんな不真面目な隊員はいませんよね。

オレンジ色の照明で美しい三石トンネルを過ぎ、山合

いの道を春の息吹きの感じられる木々にかこまれて快調に走る。丁度昼頃姫路市に入る。車が多く道が狭いので混雑している、その混雑のおかげで徐行徐行、しかし去年は失敗した姫路城の写真を撮ることができた。姫路市は、城に寄るひまど金の無いドライバーの為にバイパスは作らない方がいいと思う。完全舗装の一般国道はすばらしく、播州平野を一旦に走り抜ける。姫路、明石を過ぎ、車をチェンジする。ドライバーの気分転換と各車に早くなれさせるために午前と午後で自分の乗る車が変わるわけである。去年は全行程の各車のメンバー表を刷つて各人に渡したが今年は前日に車輛数に変更があつたためメンバー表が間に合わず、配車係が前の晩に翌日の令を発表することにしてた。ところが中にはボサリットしたのがいて、車に乗るたびに「オレはどの車に乗るんか。」「僕の名前言いませんでした。」「オレ又クラウンか。あいつはセドリツクばかりやんか。」「……いやはやその騒々しいこと、あわただしいこと。公平にしよう」と苦心している配車係のことも考えて下さいよ。大阪のラッシュアワーを避けるため、西宮よりR171經由で六時半。夕闇せまる京都に入る。

京都の宿舎にて、京都大阪に在住の先輩と歓談する。野口さん、吉武さん、松本さん、中原さんの四人である。

各務原（かがみはら）市に入る。小さな町で速度制限四〇の標識があるため我々は正確に四〇Kの速さで走っていた。ところが気がつくとも制限解除のないまま郊外に出て道巾も広くなっていた。これはおかしい。道路標識調査もやっているのだから解除を見逃すはずはない。隊長以下トランシーバーで相談し合つて（少しオーバーかな）六〇Kで行くことにする。各務原の署長さんよ、制限をちゃんと守る真直面なドライバースもいることをお忘れなく。

桜もまだつぼみの日本ラインを横目で見ながらR19へ合流する。R21の美濃加茂から瑞浪に抜けるデコボコ道の途中に峠があり、その頂上に松の湖という人工の湖であらうか、美しくかなり大きな湖があつた。訪れる人もなかるう。もつたないような景観の地であつた。景色は良いが燃費を調べるためクラウンに装備してある補助タンクからガソリンが漏り始め、クラウンの乗員は頭が痛い痛いといふことしきり。

恵那市より山道に入り、根の上高原にある今夜の宿舎、保湖の湖ユースホステルに向かう。登ること一五Kこんな山奥にユースホステルなんかあるんだらうかといささか心細くなりかけた頃頂上に到着。あたりはもう暗

いずれも三、四年生は直接お世話になつた方々である。車を含めて乗り物の話に花が咲いた後、記念写真を撮り、差し入れのジュース、果物をありがたく頂戴する。先輩とは全くありがたいものである。どうもありがとうございました。

四月二日（雪）京都―恵那

朝八時。京都を發つて大津の給油所にて各車洗車し満タンにする。栗東より一号線に別れを告げ、八号線に入る。彦根市あたりからフト外を見ると「アレー！」雪が降っている。寒いはずだ。九州では四月に入つて雪を見ることはまず無い。雪が別に珍らしいわけではないが皆感心して外を見ている。米原よりR21へ。家々の屋根に雪が積もっている。雪は本降りになり車は岐阜県に入る。大垣のドライブインで昼飯を食べる。その後の車チェンジは例の騒ぎである。二年生の木庭君がかぜのため、これ以上皆と行動を共にすることができなくなり、やむなく岐阜より汽車で帰ることにする。幸い甲村氏の親類の家が岐阜駅の近くにあり、御めんどうをかけることとなつた。ところが親類の家というのが美容院であるため若若い女の子が沢山いる。その後木庭君がどうしたかは誰も知らない。

い。あかりを頼りによりやく宿舎の着く。こんな山奥にと思う位りつばなユースホステルである。ユースホステルの規則とやらで、夕食後ミーティングと称するものをやらされる。神戸の女子大とやらのマンドリンクラブが合宿中で、大いに九州工大自動車部の宣伝をし、りんごの歌の替え歌「赤い〇〇ちゃんにくちびる寄せて……」と純情な者には顔が赤くなるような歌を歌わせられてやつと開放される。それから又マンドリンの練習を聞きに行き、写真まで撮つてやつた気のいい奴がいたとかいなかつたとか。さらにこのユースホステルで良かったことは飯が食い放題だったことである。こんなチャヤンスは一生に一度あるか無いかである。のがしてならじと飯の大食競争を始めたバカな連中もいた。この夜より山田氏が加わり十五人となる。

四月三日（くもり）恵那―長野

六時。山道を下り出してすぐ、プリンスのヒーターから水が漏れ出し応急処置をするためプリンスだけ引き返し他の三台は中津川駅へ先に行く。各車ともラジエターの水は十分抜いたけれども運悪くプリンスのヒーターに残つてそれが凍結してヒーターにひびを入れたらしい。仕方なくホースをはずし、それに木をけずつた栓をして

水もれだけは止める。

十時各車中津川駅に揃い給油して出発。中山道を北上する。まもなく南木曾町に入つたところで京大の遠征隊と出合う。双方とも止まらないでアレアレと言う間にすれ違つてしまつた。やはりちよつと止まつて道路状態などの情報を交換し、相手の無事を祈るのが自動車部同志としての道ではなからうか。来年はこんな知らん顔はしないようにしよう。

R19は中央アルプスの山の中を中央本線と右になり左になりして走っている。塩尻で中山道ともわかれ一九号線をさらに北上する。塩尻からは道も完全舗装となり二時間足らずで長野市に着くことができた。

長野はみぞれまじりの冷たい雨が降っている。宿舎のユースホステルは善光寺のすぐ近くである。夕食後お寺詣りに行くのかバチンコに行くのか皆ぞろぞろ寒い中を出かける。夜はこたつを入れてもらつてぬくぬくと寝る。

四月四日(はれ) 長野ー東京

七時半。ホステル出発。その昔武田信玄と上杉謙信が戦をしたという川中島を左手に見て千曲川を渡る。「濁り酒濁れる飲みて草枕しばし慰む」思わず千曲川旅情の歌を思い出す。悲しいかな我々は遠征中であるため酒が

をおこす。三号車クラウン(ドライバー金児氏)が交差点に入りかけたとき信号が黄色にかわつた。幸か不幸か警官がその時そばにいたもんだからクラウンは横断歩道に尻を残したまま急停車。後に続く四号車セドリツク(加藤氏)はクラウンに続いて交差点を渡ろうと加速した途端、クラウンが急停車したためすぐ急ブレーキをかけたが間に合わず2車近くスリッパして、アレヨと言う間に追突してしまつた。クラウンのテール・ランプが割れ、セドリツクのフロントグリルがつぶれた程度で大したことはなかつたが、東京入りを目前にして心を引き締めよう。

一時四十五分、鴻巣バイパスにて浜本氏の親類の方の出迎えと会う。これで安心して都内へ入れると皆ほつとする。大宮、浦和とりつばな道を通つて荒川にかかつている戸田橋を渡りいよいよ東京都内である。道は片側四車線近くもある広い道路であるが車でいっばいである。二村さんの先導で我々四台他車を割り込ませまいと必死で続く。三時過ぎどうやら宿舎の和光荘に着く。これが又洒落たホテルで、共同バス、トイレ付き、各室シングルベッドあり、ロビーにはテレビもありしかも門限は午前一時。これで一泊一〇〇円である。それもそのはず第二の山谷ともいうべき恵比寿駅近くのドヤ街の一角にあ

飲めないで「草枕しばし慰まらず」である。

九時半小諸市内のスタンドで給油。小諸というから藤村のムードがあふれているかと思つていたら全然。国道沿いは何の変哲もない民家や農家や商店が並んでいる。

やはり名所旧跡を訪れるには「旅と自動車」で平野先生が書いておられるように、歩かねばダメだと痛感される。

十八号線の最高点標高一三〇〇mの軽井沢を通過。あとに難所の碓氷峠を下つて一気に東京へ出るだけである。

碓氷峠はチーフ運転で安全を期すが、その我々をしり目に大型トラックがぼんぼん抜いて行く。うまいのか無謀なのか道を良く知っているのか、とにかく我々は舌を巻いた。

碓氷峠を下りると梅が満開であつた。やつと少しあたたかくなり春らしい気分になる。

松井田町にて火事現場跡を通る。昨夜の火事であろうか相当な大火でまだくすぶっている。警官が一生懸命交通整理をやっているがなにせ道が狭いために大混雑である。バイパスの必要性が感じられる。

安中市内には旧街道らしく檜並木が残つていた。惜しむらくは道巾が狭い。広かつたら快道であろう。

十二時。埼玉県に入り広い関東平野に出る。

十二時半、深谷市内の交差点にて部車同志で追突事故

るドヤである。「君等は大学を卒業してからは一〇〇円ホテルなんか泊まることはないだろうから、経験しておくのも悪くないだろう」との二村さんの親切なしかもきびしい親心によつて我々は住所不定の人々といつしよに泊まることとなつた。始めは皆内心こわかつたが、話してみると人が良く親切な人が多かつた。その晩は遅くまで話し合つて人生勉強をしたという者もあつたとか。

東京第一日目の夜、東京在住の自動車部の先輩四人と近くの喫茶店で歓談する。

二十九年卒の山田靖彦氏(ブリジストン)、吉田祐三氏(安川)、広田佳男氏(国鉄)それに四年生が直接お世話になつた三十八年卒の森光輝八郎氏(いすゞ)の四人の方々である。日曜の夜であつたため、翌日動めがあるにもかかわらず埼玉県や横浜からかけつけて下さつて隊員一同感激した。遠方の先輩と交歓するには遠征が唯一のチャンスである。一昔前からみると自動車も自動車部も格段の進歩発展をみせている。十年前には東京遠征など考えられなかつたことではないだろうか。十年後の今日、東京はおろか北海道、沖縄遠征も考えている自動車部である。十年後ニューヨーク、ロンドンなどに留学しているかもしれない我々を訪ねて工大自動車部海外遠征隊がやつてくるかもしれない。夢のようなことを考えながら

(いや決して夢ではない。いつかは実現してもらいたい)
先輩方の苦勞した話をうかがう。ただ我々が少し準備不足で当時の様子をあまりよく知らず、聞き役であつたのは残念だつた。来年からは先輩との交歓会をやる際には、当時の模様をできるだけ知つて臨んでもらいたい。そうすれば話はずむし遠いところからかけつけて下さる先輩に対する礼儀でもあらう。

四月五日 東京

午前中二村さんのお世話であけていただいた近くの運送会社の駐車で洗車整備を行う。追突したセドリツクのパーキングレンズとフロントグリルを新品と交換する。この修理代を誰が負担するかで静岡で大いにもめるのである。

午後、整備を済ませたものから続々東京の町へ出かけて行く。友人に会いに行くもの、彼女に会いに行くもの。パチンコに行くもの、地図を買つて一人で東京見物に出かけるもの……その日の門限は十時。守つたのは僕一人。(ウソつけ)

四月六日(はれ)東京ー藤沢

八時半。二村さんに先導車に同乗してもらつてラッシ

ユアワ―の都内を抜ける。第二京浜国道。あつという間に川崎、横浜である。市内に入らず横浜新道を走る。制限八〇の道路を快適に飛ばすが出口で五〇円取られた。料金徴収所がいくら走つてもないのであわよくばこのまゝ出られるのでは、とけしからぬことを考えていたがはかなくも消えた。新道の途中戸塚より右折するところで二村さんと別れる。二日間の間いろいろお世話になりました。隊員一同心から感謝しております。本当に有難うございました。これからは我々だけで道間違ひをしないように行かねばならない。ところがさつそく道間違ひである。この日工場見学する予定のいすゞ藤沢工場に行く途中火事現場を通つた。今度の遠征は火事に縁がある。現場の三叉路で消防隊員が右へ行け右へ行けと合図していた(少なくともそう見えた)ので、一、二号車は右へ三、四号車は合図をしていなかったのか左へ。しばらく行つてどうもおかしいので、二号車は間違ひに気づいてＵターンして来る。もつと地図をよく見ておけ!!
十時半。いすゞ自動車藤沢工場に到着。ここはベレル、ベレットなどの乗用車部門である。しばし会議室で待たされた間、自動車部に一年程いたという人がやつて来て、「諸君はどういう目的で遠征をやるのかね。」
「道路調査なんかは意味ないね、もつと特色あることを

目的を持つてやりなさいよ。」又道に迷つたことを聞いて、「目的地付近の二万五千分の一の地図くらい用意しておかなきゃあ。」全く言いたい放題言われて、しかも全てもつともなことだから、こちらはぐうの音も出ない程だつた。自動車部の遠征に完全さを求めることは無理であろうが、確かに今度の遠征は付け刃的なところがないにしてもあらざる。一年間の部活動の集大成である遠征は、その調査結果がその後の部活動にプラスになるような方向に持つて行くべきであらう。

ベレル、ベレットの出来るまでを見学する。工場の玄関前で森光先輩といつしよに記念写真を撮る。せつかく我々もベレルを持つて来ているのだからベレルも入れて。

この工場見学より、リニツクサツク、ドタ靴、登山帽姿の西岡氏が加わり十六人となる。

この夜はいすゞ自動車片瀬海岸保養所に泊まる。いすゞの好意で、安い料金で豪華な夕食、しかも先輩の差し入れだそうで一杯ついた。



四月七日(はれ)藤沢ー静岡
九時十五分。梅、桃が満開、桜が五分咲き、眼下に江島を眺めそろそろ出発しようか、奥にのんびりした遠征である。

藤沢より海岸沿いのR134を行く。十一時小田原を過ぎ箱根に入る。「箱根八里は馬でも越すが」今は箱根バイパスのお蔭でスイスイと一気に越してしまう。途中富士山と芦の湖の見えるところで小休止。箱根を下りると三島である。その昔箱根をはさんで盛えた対向集落三島・小田原も今は車でわずか一時間である。沼津を過ぎ、千古の歴史を秘めた千本松原、三保の松原、田子ノ浦など次々にあらわれ、しばし万葉の昔に思いをはせる(者はいなかったらうな)。吉原では製紙工場のパルプのにおいが車内にまで流れ込んで来る。

静岡市より安倍川上流の俵峰キャンプ場に向かうべく

市内をウロウロしている内に又々一・二号車と三・四号車のはぐれる。一・二号車の者は、静岡駅前のロータリーのど真中で三・四号車を待つ。車の流れの真つただ中でボサーツと立っているのはさぞ恥ずかしかったことだろう。三〇分程の間にバトカー一台、警官二人に理由を聞かれたという。交叉点の真中に立つてよく道交法違反でおこられなかったものだ。結局三・四号車は来ず、一・二号車のみで俵峰に向う。後でわかったことだが三・四号車は駅前を通らずに直接俵峰に向かったものであった。一・二号車は先に行つたものと思ひ、どんどん先を急いだとのこと。もうすぐ俵峰という茶畑の中で手入れをしているおばさんに三号車の者が「ここを赤い車（一号車ベレルのこと）が通りませんでしたか？」と聞くと、「アキヤークルマガ、コキエーキンキヤツタカ？」「オラア、オランキツタケン、ワカンネエ。オミヤーラ、ミンキヤツタカ？」静岡弁か名古屋弁か知らないがとにかく通らなかつたらしいということがわかつて、びつくりが一・二号車は三・四号車におくられること三〇分足らずで無事四台揃う。ヨカツタ、ヨカツタ。

このユースホステルは本当に山の中である。夕食後パチンコにも行けないので、四日の追突事故について修理代を誰が負担するか意見をたたかわす。運転者と部で

払うという意見と、それに遠征隊員も加わるという意見にわかれるが決まらず、帰つてからに持ち越すことになる。（結局部用中の事故と同等に扱い、部と運転者で払うことになる。）

四月八日（くもり）静岡―名古屋

六時。うぐいすの声におくられて山を下る。怒みの静岡駅前よりR1に出る。安倍川、大井川、天竜川を渡つて、昼は浜名湖のうなぎとしやれこむ。昼から又小雨が降り出し四台共しめやかに走る。

「後バトカー、注意されたし」「了解」「美人発見、注目されたし」「予解々々」、トランシーバーも意外なところで役立っている。小雨降る中を順調に名古屋に入る。去年の遠征でも利用した愛知県青年会館へ直行。

去年の遠征で味をしめて今年も名古屋の夜を堪能した者もあつたとか。

四月九日（はれ）名古屋―神戸

九時。ベレルのキー紛失騒動のため三〇分おくれて出発。七日の夜静岡で決めたようにきようは名神高速道路を通つて神戸まで行く。市内で各車タイヤ圧を調整し、小牧めざして出発。ところが小牧インターチェンジは未

完成で、「宮からしか入れない。小牧から」宮までR155を行くが小さな道で一時間もかかつてしまった。高速道路に入るまでがこんなにかかるんでは、その意味はない。スムーズに入れるようにしなければ、十一時一宮インターチェンジよりいよいよ高速道路に入る。一〇〇mの間隔を保ち八〇Rコンスタントで走る。視界には一、二台の車しかなくすいている。木曾川を渡り岐阜県に入る。

新幹線としばらく並行して走り、夢の超特急が音もなく近づいてあつと言う間に抜き去る。手を振るひまもない世の中も忙しくなつたものだ。去年の遠征では、R2で山陽本線の貨物列車の機関士と手を振つてあいさつを交したのに。時々定期の路線バスとすれ違う。いずれもがらあきである。パーキングがある度にドライバーを交代して全員が高速道路の走行を経験する。大垣、関ヶ原を過ぎ十二時過ぎにはもう滋賀県である。大津付近でR1と交叉するところがあるが、無料道路の混雑ぶりを上から見下すのは気持ちいい。大津インターチェンジで昼食をとる。豪華なレストラン、観光バスの団体、スポーツカーの若いカッツブル、名神高速はまさに観光道路である。

上下線の境にグリーンベルトのあるところのないところがある。ないところは気分的に落ち着かずさくばくとした感じがする。やはり緑がドライバーに与える心理的



安定感は大切である。
四時。五時間にわたつて走つて来た名神を出る。R43を神戸へ、やはり混んでいる。

神戸市内にて本遠征最大の珍事が発生。電車通りを行き過ぎて引き返すあたり、リターン禁止なので右折して右折して、右折して、左折して電車通りに出て引き返そ

うということになり、最初右折したまではよかつたが、次の交差点で右折するとき、中央にグリーンベルトのある道路で道巾が広がつたため、片車線のみしか目に入らず右折してグリーンベルトの右側に入つてしまった。五〇m程行つて対向車が皆警笛を鳴らすので、はつと気づいたが時すでに遅く、交差点にいた警官にビビッと止められる。

「君々、ここはジャパンだよ。フラフラして外国にでも行つたつもりじゃないかね。車の流れを見たらわかるでしょう。困るなあ。」隊長自らの先導で、一・三・四号車が後に続いて違反。二号車は交差点でオロオロして

右折できず左側に入つて怪我の功名。(結局三人のドライバーは一方通行違反を問われ書類送検されたが未知のところであり情状酌量の余地ありとして罰金は来なかった。)近くのBOXで調べられている間残された隊員は、隊長自らの傑作な違反と「こはジャパンだよ」に大笑い。

夜は宿舎に今年卒業した橋(旧姓大村)さんが激励にみえる。相変わらずのつしのつしと歩きイガグリ頭をして大きな声で冗談を言う。社会の荒波にもまれ少しはおとなしくなつたかと思つたら全然かわつてない。図々しい男。

四月十日(はれ)神戸―広島

七時。久し振りに早く出発。まだ人通りも少ない須磨浦、舞子ヶ浜を横目で見て早や明石、姫路である。山陽道の各市街はいつ来ても混んでいる。車に加えて、人と自転車が多い。でも玉島、福山など女学生の自転車通学が多い。こんな自転車ならいくら多くても結構である。

「うず潮」の町尾道にさしかかる頃には空も晴れて来た。山陽道を何事もなく順調に走る。R2に入つてからは往路とダブルの調査も少なくなり、車内で居眠りする者が増えて来る。

ルの中央で福岡県に入る。いよいよ我がホームグラウンド北九州である。小倉駅前をパレードし、小倉城をバックに無事帰つたことの記念撮影。

三時半、工大正門到着。全行程二〇〇キロ余り、無事走破し多大の成果を収めて、大成功に終つた。この遠征を足がかりに来年はもつともつと有意義な遠征を成功させてもらいたい。この遠征記録及び各調査結果が少しでも役に立てば、望外の喜びである。

五時には広島大学の自動車部の方の案内で宿舎に到着。夕食をかねて広島大自動車部員数人の人達と交歓会をやる。部の運営法、練習法など参考になることを大いに仕入れる。

夜の反省会にて「あと一日。ここまで来て事故を起こしたら何にもならない。締めて行こう」と反省。無事で帰りたいものだ。

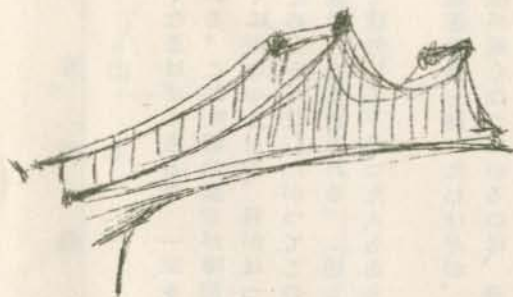
四月十一日(はれ)広島―戸畑

最終日を飾るにふさわしく、空は晴れ上がり、平和公園の桜は満開である。平和都市広島をあとにただ帰るだけである。



十時半過ぎ、徳山市内の混雑したところでプリンスが追越の不手際で、バスとバスにはさまれる。一瞬ヒヤリとするが大したことなくよかつた。九州を目前にして気がゆるんでいるのではなかつたか。以後慎重に徹するよう隊長指示。

二時過ぎ、関門海底トンネル



隊員寸評

加藤

(テ4) 隊長

深谷市での追突や、神戸の右側通行など、一人で事を起こしていた。超スピード派だが最近はその腕にぐつと落ち付きが加わつたと評判。遠征を無事成功させることのできたのは彼に負うところが大きい。

尾崎

(カ3) 副隊長

恵那の保古の湖エースホテルでは一番喜んだ男。食放題の飯をドンブリに山盛三杯食べたとか。色気より食気の色男。一日中車に乗っていると欲求不満になるためか、突然大きな叫び声を上げびつくりさせる。

山田

(ヤ4) 渉外

四日目より参加したため、宿泊費や食事代の計算がややこしいこと会計からうらまれた。冗談のわかりが遅く皆より遅れて大きな声で笑う。その笑いで又皆が笑う幸せな人。

甲村

(ヤ4) 燃費調査

いつもジャンパーを着て、ガソリンスタンドでは一番忙しく動き回っていた。大変静かな男で、時々鋭く他人

の運転を批判する。下級生が失敗しても怒らず静かに論ず。

金児

(キ4)

チーフとして助手席に座わっている時は、誰のことを考えているのか、黙つてじつと前方を見つめている。欲求不満がつのつて時々ウオーツと叫ぶ他は大変静か。大本君と組んでいかがわしいムードを車内に持ち込む張本人である。

西岡

(開4)

いすゞの工場にあらわれた時は、どこか山男かと見違えた位登山靴と登山帽とリュックサックのよく似合う男。入るべき部を間違えたのではないだろうか。チヨコチヨコと良く動き回り、大変な勉強家である。

熊本

(IIテ4) 道路標識調査

フトンがかわると眠れないとか顔に似合わず神経質なところがあり、只一人毛布とたんせんを持参。冗談を真直面に受け自分の納得するまで説明を乞う。

浜本

(テ3)

宿泊に、会計に、東京での世話にとこの遠征の影の功勞者である。頭を右に十度傾けて運転するくせはとうとうなおらなかつた。日頃持ちなれない大金を持つて夜もろくろく眠れなかつたとか。

大本

(テ3)

車の中ではいるのかいないのかわからない程静か。運転していない時は居眠りか読書。スマートな体に黒ぶち目鏡が良く似合う。頭の切れることでは天下一品、しかし長つづきしないのが欠点。方向音痴。

天野

(キ3) 写真

いつもカメラをぶら下げた写真屋さん。頼まれるとタダで気軽に誰でも写す。特に女の子には頼まれなくても振つて送つてやる優しい男。モジヤモジヤ頭にヒゲを伸ばせばキリストの再来を思わせる位貴い顔をしている。

芳賀

(テ3) フリツカー屋

毎日朝昼晩フリツカーテスターをかかえて被験者を捜してウロウロし、測定結果が良過ぎると文句を言う。しかし日頃はおとなしく、いつも夢とはほえみを忘れず、時々ほほえみ嵩じてバカ笑いとなる。

市丸

(セ3) 記録

ヤレ書けソレ書けといくらけしかけても、配ったノートに何も書かないので終いにはあきらめてせつせと記録をとつていた。安全運転のため常に座布団を愛用。

木庭

(キ2)

かぜのため泣く泣く岐阜で途中下車。でもそこで思われ余録があつたとか。運のいい男である。二年生きつて

昭和四十一年度新役員

十二月十三日、部員総会にて、次期役員が左記の様に決定致しました。

監督	尾崎	(化学三年)
主将	木庭	(機械二年)
副主将	伊藤	(開発土木二年)
会計	伊藤	(電子一年)
	山本	(電気二年)
	中島	(金属二年)
整備	山根	(制御二年)
	田中	(機械二年)
練習	宇塚	(電気二年)
書記	伊藤	(兼任)
OB会担当	吉島	(兼任)
	中野	(機械一年)
全自連委員	木庭	(兼任)
	伊東	(兼任)

のブレイボーイ。

長沢

(テ2)

唯一の無免許。浜本君とは対象的に皆より一オウクタブ低い声でしゃべるトランシーバーの声は今でも耳に残っている。運転ができないのでその大きい体をもてあまし、せつせと調査用紙を埋めていた。

伊藤

(開2)

酒、タバコは一切ダメということはそのドスのきいた顔からは想像もできないが、いすゞの寮で酒を一滴飲んだだけで倒れてしまい自ら実証する毎晩背広に着換えネクタイを結めて一番に飛び出すが行先はパチンコ屋。一日に一度は玉を握らないと気分が悪いというパチンコ狂。

山本

(テ2)

隊員中一番のマジメ人間であることは自他共に認めている。運転振りもマジメで先輩の言うことをよく聞く。そのマジメさ故に長野へ行く途中、フラフラと右側を走つていたのをチーフが気付かなかつたとか。

宇塚

(テ2)

出発直前に免許を取つた危い男。しかし帰る頃には大分慣れ、慣れた頃にはバスとバスにはさまれる。油断大敵。大いに勉強になつたことだろう。

抱負

木庭

永年の望みでありました部誌がいよいよ創刊されました。これを機にOB会も、越出先輩はじめ北九在住の先輩諸氏の御協力を得て、新春には発起人会を企画しております。

往年の自動車部に比して、不運な条件が重なつたにしろる対外的には決して好成績を残したとはいえないこころ、二年でしたが、最近フィギュア及びラリーの出場回数も増え、部員の競技に対する関心と知識も豊富になりました。

また、練習用として学校当局からシボレーを貸与していただき、キャブオーバータイプの貨物も購入しました。来年は良い成績を残すべく頑張りたいと思います。

しかし競技のみにとらわれず、大学の運動部に所属する自動車部として、その本来の姿を追求しつつ、自由化されて日進月歩の発達を遂げた日本の自動車工学に即して、整備技術の高揚を図ることも怠らないつもりです。

自動車部に入部して

電子一年
吉田

入部してから七カ月。はじめに部活動をやつていれば、今ごろは免許がとれていただろうに……とくやんでいけるけれどもいたしかたない。今は、過去のことを考えずに、年内免許取得を目ざして、マスターラインで練習に励んでいる。

ほかが自動車部に入部した動機は、自分の意志ではなかったように思う。(もちろん今は入部して良かったと思うようになって来たけれど。)というのは、入学当時何かの部にはいろうと思つていたけど、これといつて興味のわくものがなかったとこへ、父が『自動車部』なんかいいんじゃないかと言つたので入部したような気がするからである。まことに恥かしい。

生れついで以来、あまり動くことの好きでなかった頃は、つい本音が出て、部活動に出るのがめんどくさくなり、そして出ない日が続く、何となく部屋に行つたり、部の先輩と顔をあわしたりするのが、つらくなり、そのまま日を経ることが多かった。そして四月に入部し

た当初一時的に出たのと、夏期合宿(前期)を除いては、ほとんど顔を出さなかった。その間に、他の人は免許を取つたり、昇級していった。そして、部員として早く免許を取らねばならぬと、自覚したのは、ほんの最近(十一月)になつてからである。こんどこそは、本腰を入れてやるつもり。

自分の恥さらしばかり書いて来たがここで入部して感じたことについて書いてみよう。

第一に入部後すぐ行なわれた基礎講義は期間が長すぎたように思う。せめて五日くらいにまとめてほしかった。自動車部に入部した場合、唯でも、最もしたいことは運転だと思ふから。それから練習車についてだが、一台では、何十人も部員は、なかなか消化しきれない。だから、初級用の練習車をふやしてほしい。これはもちろん来年の新入部員の中から僕みたいな不まじめなものが出てこないために。(僕の場合は、練習車が少なかったのが原因ではない。)

最後に一言、先輩がこわいと思つたのは、さぼつていゝる間だけで、まじめにやつてゐる時は、とてもユーモラスで気軽に話しかけられていいです。さぼつてゐる間いゝつも考へてゐた事は、何とか先輩がこわくないようになる方法はないものかという事でした。

これは、気の持ち方したいということわかつていたんですが、やつぱりだめでした。
最初に書いたように、目下の目標は免許をとることだけ。

免許証

電子一年 伊東

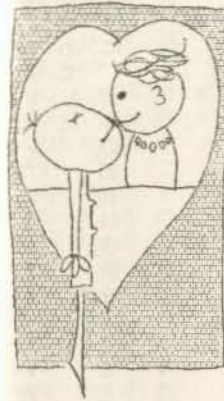
昭和四十年五月十五日、十日間の構造講義を受け晴れて自動車部員となり入部歓迎コンパをしてもらつたのがこの日でした。

元来自動車に興味を持つていた僕はこれから毎日車と一緒に暮らせる事に大きな喜びを感じていました。でも大学の体育部は規律がきびしくしごかれる?」んじやないかなつてちよつぱり不安でした。しかし入部してみると和気合々としていて大変楽しくおつかなかつた四年生も友達みたいによくしてくれ、これだけでも自動車部に入つた甲斐があつたなと思ひました。さつそく次の日から練習を始めました。最初は発進練習、増速、後退、減速、と一週間二日の練習日には欠かさず出て行きました。またたく間に一ヶ月が過ぎてD級からC級への昇格試験

を受け、C級になつてからは殆んど毎日練習を続けました。それから二カ月余りが過ぎて夏休みとなり夏休み前期の合宿に参加、みづちり練習をつみました。やりたいだけ練習出来る僕ははめぐまれていました。三、四年前までは満足に練習も出来なかつたそうです。最初はフロアチェンジのマスタールラインで練習しましたがハンドルチェンジのクラウンに代わつた時は大分面くらいました。車庫入れがうまく出来ずに何度もやり直し、一応コースをまわれる様になつたのが夏休み前でした。十日間の前期合宿を終え始めて小倉の北方試験場に受験に行きました。八月四日のことです。不安ながらも皆について試験場へはいり前の晩つめこんだ知識で法令と構造のペーパーテストを受けました。試験には、なれてゐるもののやはり発表の時はドキドキしましたが両方合格と言われた時は悪い気はしませんでした。さて問題の実地試験ですが僕は先輩の助言通り一回目の試験は落ちると言う確信(??)があつたので気楽に受けましたが結果もその通りでした。覚悟はしてゐたもののやはり落ちた時の気持はいやなものです。後で考えると技能コースよりも周回コースの方が難しいなと思ひ帰つてからは徹底的に周回コースの練習をやりました。

いよいよ二回目の試験、落ちついて受ければ大丈夫と

思い自分の心に言い聞かせながら走りました。半分位回った所で右折車と危うく衝突しかけて急ブレーキを踏みエンストで今回もダメ。いつたいいつになつたら通るのだろうと思ひました。今度こそはと意気に燃えて再度練習に励みました。坂道発進、8バツク、車庫入れ、クラシク、周回コース、と続けました。しかし車が古いので試験車に乗った時が本当の練習になるんだと思つて試験に望むことにしました。今度はどうも発進出来、スムーズに行きました。でも横でチエツクされているので気が気ではありません。多分大丈夫だろうと思ひながらゴールに入るとかろうじて合格、しめたと思ひました。これでもう何回も来た試験場へも、もう来なくて良いんだと思うとひとりでに笑いがこみ上げて来ました。免許証を取ると言うことは本当に大変なことだと思ひました。



特別寄稿

自動車の自動操縦

昨年(昭和三十九年)十月三日、九州横断道路のいわゆる「やまなみハイウェイ」が開通し、当日自動車部でも部車をもつて、某自動車販売会社主催の開通協賛試走ドライブに参加した。小生も無理をいつて部車に同乗させてもらつた。朝五時頃から起きて八時過ぎに熊本に着き、十時頃から出発。阿蘇を経て、開通式を行なつたばかりの新装なつた「やまなみハイウェイ」を別府までドライブ。絶好の秋日和に恵まれ、大変気持ちのよいドライブであつた。その後もこのハイウェイを二、三度通つたがそのたびに考えるのはこのすばらしい景色を運転している人は十分眺められまい。運転手は気の毒だ、自動車自動的の道に沿つて正しく、適正なスピードで行くようになつていたらさぞよいだろうなということだ。

自動車の自動操縦については、小生前から関心があつて、その方面の文祐も少しは読んでみたが、これはとても難しくて早急に実現しそうにはない。問題点は道に車一台があるのではなく、前にも後にも車がいて、人がい

無題

制御二年 森 重
制御二年 山 根

自動車

おお、私の太陽。

朝

まず、東に一拝、車庫に一拝。

昼

車庫は開いているかと見よう。

夕

その扉はこの胸と連動している。

夜

練習。練習。

ドライブ

じや皆で、三太郎へ行つか。

コンバ

少しでも多く運転したいよ。

カンパ

シンマシンが出るから不参加。

親

危いから止める。

先輩

止めたら仕送り上げてやる。

先輩

伝統は偉大なものだ。

先輩

先輩は伝統である。

先輩

感謝して、報いる道を進もうよ。

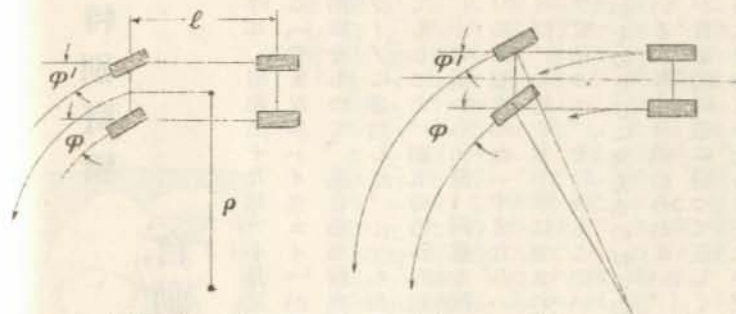
河 村

(機械工学科助教)

たり信号があつたりで、これらを一々判断して停めたりするとなるととても大変である。そういう人とか信号とかが入つてくると面倒になり、機械でそれらを判断するのはできなくなかろうが難しそうなので今はそれらを考慮せず。ただ一本の道があつて自分の車一台だけがある場合を考える。

この場合の自動操縦でもそう簡単ではない。アメリカあたりでは大分実験もやられているようだし、日本でも研究している。しかし実験した結果は直線や円のような簡単な道でもノロノロ行つてかなり外れているようだ。道があつてこれにそつて自動車を自動的に進めるには、どうしてもいゆる負のフィードバックをかけて自動的に偏差を矯正しつつ進むことが必要だと思われる。しかしそのやり方は色々あるからどういうようにやればよいかわということが問題になるが、この辺のことはまだ必ずしも明らかになっていないようだ。道はいろんな形をしているのでどんな道でもある一定の方式によれば文句

なしに自動的にに行ける方式はないものかと考えて、少し計算してみた。その方法の一端を述べてみたい。
一、自動車の運動特性……第一必要なことはハンドルを



【第 1 図】

切つたとき、前輪の左車輪と右車輪の向きの角は少し違う。(第 1 図の ϕ と ϕ')
しかし余り細かく考えるととても計算し切れない。そこで次のように考える。即ち車の現在の方向に対し、前輪を左も右も同時に ϕ だけ左に切ると車は車の方向に直角左方向に重心より ρ だけの点を中心にこの重心が円を描くとする。車は重心で代表される質点と考える。この時軸間距離(前輪の軸と

【第 2 図】

の間の距離)を ℓ とすると

の間の距離)を ℓ とすると

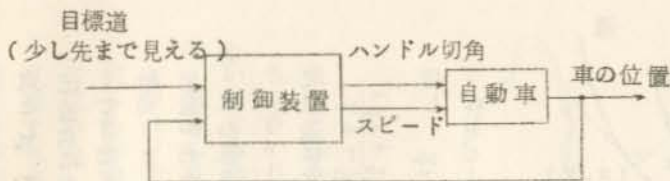
$$\phi \rho = \ell \text{ あるいは } \frac{1}{\rho} = \frac{\ell}{\phi}$$

これは大体なりたつ。但し ϕ が余り大きくない範囲である。 ϕ が大きいときはもう少し厳密に考えないといけない。そしてこれは車のスピードに関係なしとする。すなわち猛スピードでスリッパを起すような場合は考えない。

それ以下のスピードであればハンドルを切ればスピードには関係なしに車はその方向に行き、ハンドルをそのままにしておけば上述のような円を描くとする。スピードには上限を設けそのスピード以下で運転するとする。

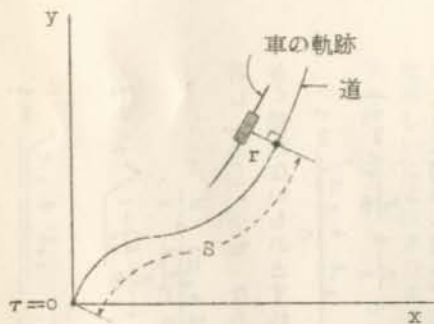
二

道……道にはケーブルが埋めてあり、これに何サイクルかの電源が通してあつて、車でこれを検出し、現在地において車の重心が道からどれだけ外れたかを検出できるものとする。実はこれがむずかしいらしいので、いうのは簡単であるが、これを実際に行なうのはなかなか大変であろう。さらに理論を進める上から道と現在地との偏差のみでなく、現在地からある程度先までも道の曲り具合がわかると仮定する。即ち現在地においてそれより先の道の情報が分るとするのであ



【第 3 図】

三、制御の仕方……さてそこで如何にして制御するかである。そのやり方の概念的ブロック線図をかくと第 3 図の如くで、目標とする道はその現在地は勿少し先までの情報は分っている。この二つ情報を入れて制御装置によつて最も適当と思われるハンドル切角とスピードを決定する。ここで問題は「最も適当と思われる」ということばで、何を以てそうするかということだ



【第 4 図】

四、解析……以上のような仮定で少しく計算をしてみた。但し最も適当なハンドル切角とスピードを決めるのは大変難しいので、まず腰だめの大体こんな風に

が必要とするだろう。

① 道……適当な直角座標により

ハンドル切角とスピードを決めてみたら車はどう行かかを計算してみた。

② 車の位置……時間 (T) のときを原

座標により $x = x(T), y = y(T)$ を適当に与える。これは時間ではなく単なるパラメータである。

点とし、 τ 時間後の道の距離 s と、その時進行方向に直角に左側を正として道からの距離 r 、この s と r で自動車の位置を示す。但し s はしでさまるから結局 t と r を時間 τ の函数として求めれば自動車の位置がわかる。

③ 車の軌道を決定する方程式……第5図

$$X = x - r \sin \theta, \quad Y = y + r \cos \theta$$

で軌道は次の方程式でさまる。

$$\frac{\dot{X}\ddot{Y} - \dot{Y}\ddot{X}}{(\dot{X}^2 + \dot{Y}^2)^{3/2}} = -\frac{\rho}{\ell} \quad (\cdot \text{は時間微分})$$

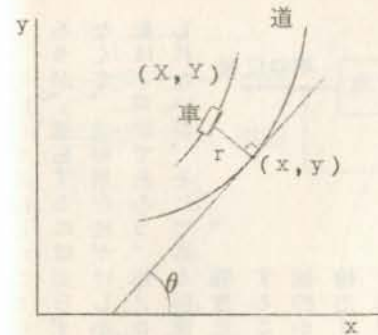
$$\text{但し } \dot{X}^2 + \dot{Y}^2 = V^2$$

V はスピードである。右の式を変形すると、

$$\ddot{X}\ddot{Y} - \dot{X}\dot{Y} = V^3 \frac{\rho}{\ell}$$

となる。

この右辺の ρ と V をどうきめるかが問題である。ただしこれでは不便だから②で述べたように t と r を τ できめる式に直すと



〔第 5 図〕



〔第 6 図〕

若し $\dot{X} < V, V < \rho$ ならば、即ち車が道から余り大きく離れないものとすれば

$$\begin{cases} t = \frac{1}{V} \sqrt{1 - \frac{V^2}{\rho^2}} \\ \dot{t} = \frac{1}{V} \sqrt{1 - \frac{V^2}{\rho^2}} + \frac{1}{V} \frac{V}{\rho} \frac{1 - \frac{V^2}{\rho^2}}{1 - \frac{V^2}{\rho^2}} \\ \ddot{t} = \frac{1}{V} \sqrt{1 - \frac{V^2}{\rho^2}} + \frac{1}{V} \frac{V}{\rho} \frac{1 - \frac{V^2}{\rho^2}}{1 - \frac{V^2}{\rho^2}} \end{cases}$$

のように簡単になる。即ち r はハンドル切角の項と V というスピードアップの項と ρ/ρ という遠心力の項で決まる。

④ まず一番簡単な手はじめてとして V を一定にし ρ を r に比例して負にして $\rho = k(r - \ell)$ (k=1) 即ち離れた距離に比例して引き戻すという制御方法で計算してみたら第6図の如くクニヤクニヤし

て使いものにならず、そこで $\rho = k(r + \ell)$

(k=1) 即ち離れそうなら引き戻すということにすると、はじめ離れていても次第に減衰するが道が急カーブする所では大きく外れてしまう。(第7図) そこで急カーブではスピードを落す即ち ρ の小



〔第 7 図〕

さい所では V を小さくするようなことをすると大分よくなる。それでも中々うまく行かないので、現時点より少し先で ρ が小さくなるとわかればもう現地点で V を減らす等々……

色々試みてみたが決定打です。目下研究中。どうもこういう腰だめの方法では中々命中しそうなもので他の方法の模探中という所。

⑤ 計算には昨年四月本学に入った OKITAC5090

というメモリー四千語の中型電子計算機を使用した。何しろ方程式は複雑な非線型の二階の連立微分方程式だから、とても解析的には解けないし、手動の計算機でもとても間に合わない。

電子計算機でやつてもある程度の軌道を計算するの

に、四時間も五時間もかかる。しかしまあなかなか面白い計算だとは思っています。これがものになるかならぬか今から何ともいえないが、一応計算である程度目安ができたなら、今度は模型でケープルの道と車を作つて、これに制御装置(これが恐らく小さい計算機ということになるでしょう)を載せ、車がどんな道でもその通りにうまく走ってくれるようなものにしたものだと考えています。

本部誌の第何号かにその報告でも載せられたらこんな嬉しいことはありません。期待せずに待つていて下さい。



事故

金屬四年

山田

十一月二十二日の朝日新聞に「親切がアダ」という見出しで交通事故についての記事があります。すなわちこの記事そっくりの事故を私がやったのです。

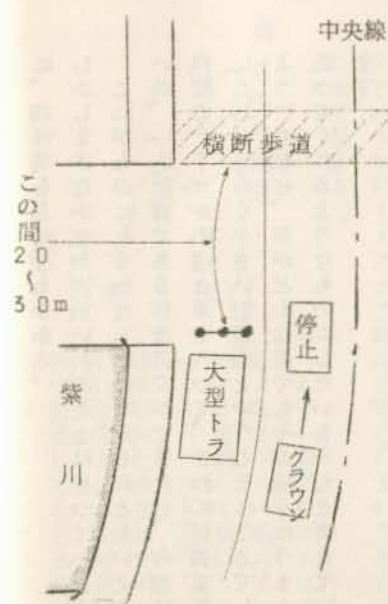
それは五月十五日土曜日の事でした。

インカレに使用するコースが未定だったのでインカレ本部や交通三課と打ち合せや交渉に飛びまわっていました。この日はクラウンに熊本君、山本君同乗で、曾根までコース下見分に行く所でした。又その夜は新入部員歓迎コンパの日でもあったのです。

一校↓下到津↓清水交番前↓R3のコースで三萩野に向う途中でした。スピードは制限の四〇Kmぎりぎりだったと思います。

一〇〇二〇メートル前を大型トラックが走っていました。そして紫川の橋上でストップしたのです。僕はその車をそのまま追いついて抜こうとしたわけです（追い越してはいない）突然トラックの前から子供が三人飛び出して来ました。実際のところ無意識のうちにブレーキをふんで車は止ま

まったというのが正しいと思います。（警察の人はどの位置で子供をみつけたか？どのあたりでブレーキをふんだか？等と聞きましたが全くナンセンスだと思いました）子供春美ちゃんやんはフエンダーにぶつかって横転しましたが大したケガにはならず幸いでした。一週間程の打傷でしたが、悪くしたら幼い命をなくす事にもなりかねない事故です。こちらの法的違反は全くありませんでした。しかし相手が物ならいざしらず人です。もし大事になっていたとしたら……考えると実におそろしい事です。我々車を運転する者は注意に注意をかかなくてもしすぎる事はない。これは自分が身をもつてした体験です。くれぐれも注意して安全運転を願うものであります。



自動車部と哲学

機械三年

天野

我々の意識現象には一つも孤独なる者がなく、必ず他と関係の上に於て成立する。一瞬の意識でも己に単純でない、其中に複雑なる要素を含んでいる。而して此等の要素は互に独立せるものでなくして、彼此関係上に於て一種の意味をもった者である。一時の意識が斯の如く組織せられてあるのみではなく、一生の意識も亦斯の如き一体系である。自己とは此全体の統一に名づけたのである。

善とは先ず種々なる活動の一致調和或は中庸ということとならねばならない。我々の良心とは調和統一の意識作用ということとなる。

従つて自動車部に対して善をなそうと考えるならば、部員たる者、部活動に一致調和し又その態度たるや中庸でなくてはならぬ。

部員が部活動に一致調和して己を見つめる時、そこには決して不快感、不満足感等なくただ自己の良心の調和統一を意識し、自動車部に対し深く感動を覚える筈であ

る。現実の世界にとつて大切なものは「和」である。「和」すなわち協力があつて始めて自動車部は部活動が滑らかに出来る。

常に我々は一つの事象に対して考えるとき一面的でなく多角的な考え方をして行かねばならない。多角的な考え方をする前に当然、時勢というものを考えねばならないが、日頃部活動に参加しないものは、時勢すらつかみえずして一方的な見方をしがちである。このような部員はすでに部活動の一致調和を欠いていてすでに、その部員の存在そのものが自動車部の良心から離れ、善でない。日頃部活動に参加をよくしている者は、部活動の種々なる要素に一致調和し、自動車部の良心に合致して、善である。ところが部活動によく参加しながら一致調和せぬ者がいる。その者は、一瞬の意識も己に単純でない故、自動車部から独立しようという意識が起り物事を批判する。自動車部との関係に於て批判するならともかく、自己との関係に於て物事を批判するから他の部員に不快感を与える。その者は「和」よりも「自己」が大切なのである。従つてその者は、自動車部の良心に逆い、善でない、このような部員が下級生に在るならば、教育も出来るが上級生に在ると始末が悪い。

我々はこれについて考えねばならぬ。

第三回学内ラリー

編集部

恒例となつた当部主催のラリーも今年で三回目を迎え、十二月五日、十七チームの参加をもつて大成功のうちに終つた。

フイギアレースとならんで自動車競技の大きなウェイトを占めるラリーについて、一般の人々の認識が非常に薄いように思われるので、先ずラリーとはどういうものかについて説明しておこう。

ラリー (Rally) は「集合する」といつた意味があり、見知らぬ人同志がある決められた地点で落ち合い、車を通じて親交を深めるのがその目的である。競技としては、簡単にいえば指示された速度に従つて正確にドライブするタイムレースである。豪州ラリーのような道もないところを何日間も走るという、車の耐久性、ドライバーの高度のテクニクを要求するものもあるが、日本では悪路、田舎道を使つた独得のタイムラリーとして近年発展しつつある。そのタイムラリーについてスタートからゴールに入るまでの様子を述べよう。選手は一台の

車に四名乗り込む。助手席のナビゲイターはコースの案内、計時、メーターの読み、チェックポイントその他における指示の伝達を受け持ち、後部座席の二名のカリキユレイターは車のメーターと標準距離との補正率、その他走行に必要な一切の計算を受け持ち、ドライバーはこれに従つて正確に運転するわけである。以上のことが円滑に行なわれるためには名目の熟練はもとより、完全なチームワークが要求される。



審判員からスタート三十秒前に「問題」と「地図」を渡され、レース開始となる。スタートの合図と同時に数個のストツブウオッチは動き出し、腕時計もチェックされる。まず標準距離と自車のメー

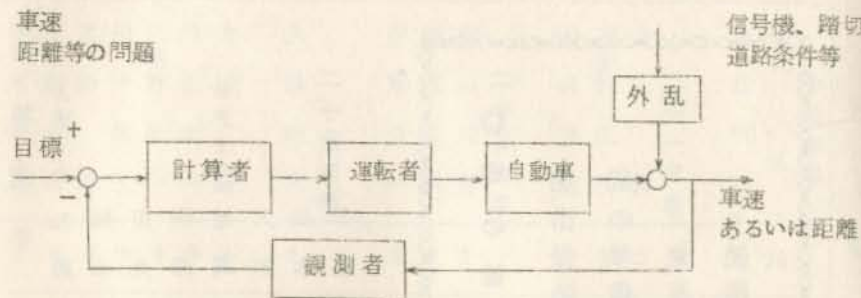
タとの比較から補正率が計算され、あとはコースを間違えないように、つぎつぎに計算されていく値に従い、小刻みに(百米おきから五百米おき位)メータと時計の読みによつて車の走行をエツクしていく。指示速度は次々にかえられ、計算は休み間もなく、ドライバーは信号停止、悪路での徐行等で時間を費すと、その遅れを出来る限りすみやかに取り戻さねばならない。車が正確に走行しているかどうかをチェックする関係がチェックポイントである。バスの運行に例えるとバス停に表示されている時刻表に従つて正確に運行しているかどうかをチェックするのである。ラリーではバスの運行とは違い、バス停に相当するチェックポイントがどこにあるのか競技車は前もって知ることができないため、いつも指示された速度で正確に走行していなければ、うまくチェックポイントにすべり込むことができない。早着又は遅着が一分以内であれば減点0、一分台で減点一といった具合に減点される。チェックポイントが遠くから見通せると競技車が時間調整をやつたりする(これは本来チェックポイントが見えたと速度をかえてはならないのだが、その判定が難しい)ので、審判側はあらゆる地形を利用して、競技車に不意打ちを食わせる。しかしいろんな制約からチェックポイントを置く地点は限られてくるのでラリー

に慣れると予想ができる場合が多くなり、タイムによる減点がつきにくくなる。(普通計算がうまくいけば減点0で入る)。そこで競技車はチェックされた地点を全く知ることができないブライインドチェックポイントが置かれるようになり、踏切での下車誘導を調べたりするようになった。選手は常に正確に走行しておらねばならず苦しくなつたが、審判側も選手に見つからないように隠れていなければならぬので、農家の鶏小屋を借りたり、やぶの中に潜んだり大変な苦勞である。こうなつてくるとラリーも、技術の進歩にもとずく選手側と審判側との虚々実々のかけひきともいえるのではないだろうか。



我々の主催する学内ラリーでは、ラリーというものをご一般の人に認識してもらおうのと、お互いの親睦が目的であるから、当日はやさしい問題で行われた。コースは工大―直方―宮田―見坂峠―福岡―津屋崎―玄海町―芦屋―岩屋―若松ゴールの

車速
距離等の問題



何はともあれ、参加チームいずれも無事故でラリーを終了したことは御同慶にたえない。最後に寒風にめげずラリーの運営、審判に最大の努力を尽された自動車部の各位に感謝して筆を擱く。

(おわり。)

速報

五大学ナイトラリー入賞

十二月十八・九両日、福岡五大学ナイトラリーが福岡大学の当番校で、十六チームの参加の下に行われた。日本全土を襲ったシベリア寒波も去り、雨も上がり寒いながらもまずまずのコンディションであった。この日のために学内ラリー以来練習を重ねて来た、工大A、B両チームは張り切って出場した。

我々のラリーの審判、減点の方法とこのナイトラリーの方法とがかなり食い違っていたため納得いかぬ減点を食らい、結果は大方の予想を裏切つてBチーム三位、Aチーム八位の成績にとどまった。Bチームはその計算の正確さで車のハンドレをよく克服し、Aチームは、交通ラッシュのためコースを間違えるという不運に見まわれ八位に甘んじた。このラリーでは、地図の正確さや減点の基準のあいまいさなど我々の間でずい分問題になった点があつた。この出場結果は、去年一年のブランクを埋め大きく飛躍する足がかりとなり、工大が当番校となつた時の運営資料となることである。残念ながら優勝は逸したがその意義は大きいものがある。

百km程である。本格的な冬の到来を思わせる北風の吹く中で競技である。選手は頭にカツカ来るであろうが審判の方は吹きさらしの中に一時間近く立ちん坊である。レスコンは玄海灘を見はらす海岸で、第六エックでは部員の郷里から送つてきたミカンをデザートにと差し入れるサービス振りであつた。競技は事故もなく無事全車ゴールし、旭硝子チームの優勝をもつて終了した。優勝候補の自動車部Aチームは惜しくも二位、ダークホースBチームも良く健闘して四位に入賞。選手の方々お疲れさまでした。審判の方は御苦労様でした。それから三千円寄贈していただいた北九州モータリストクラブにお礼申し上げます。

来年はもつともつと賞品を豪華に、もつと一般にPRしてラリーの面白さを多くの人に味わってもらいたいと思つております。

(ラリーについての説明は、明専会報三十六年九月号「日本一周ラリーに出場して」(門司記)より抜粋いたしました。)

第三回学内ラリーに初参加して

(その制御工学的一考察)

米 沢

日頃「自動」制御を勉強している一人として、生れて初めてラリーなるものに参加してみた。

出発前の高言に似合わず、成績はサンザンだった。

某君曰く「理論と実際は違いますタイ」と。

そこで負け惜しみに、ラリー中の機能、行動について制御工学的に表現してみたのが次図である。

我々の場合少なくとも人車いずれも最高の状態であつたにも拘わらず、「最適制御」が達成されなかつた最大の原因は課題に対する「予測制御」がでなかつたことに帰する。

これは初参加のため、ある程度やむを得ないであろう。同行の呉、杉本および松本の諸君は「来年こそはうまくやるぞ」と意気軒昂、これはまた、「学習制御」の機能の一面を如実にあらわしているとも考えられよう。

出場選手

Aチーム 加藤

(出場車ベレル)

Bチーム

熊本 市丸 伊藤 尾崎 大本 浜本 中島

(出場車クラウン)

成績

一位	九大A
二位	久留米大
三位	九工大B
八位	九工大A

OBの皆様へ

越出氏を中心に北九州在住のOBの方々の間でOB会結成の準備を進めております

○来春早々に発起人会を開く所存でおります
○連絡の行きました際はよろしくお願い致します

OB名簿

十七年卒

氏名

豊田

古江 二十一年卒

喜多村 今井

田辺 二十二年卒

越出 伊東

久保 二十三年卒

大谷

三野

田中

太田

大木

科

テキコ

キキキ

キ

キキキ

キキキ

キキキ

カ

中渡 島辺	三 十年 卒	広 田	土 山 城 島 田	二 十 九 年 卒	島渡山佐後 辺田武藤	二 十 八 年 卒	松 田	川窪塚後 崎山田藤	二 十 六 年 卒
----------	--------------	--------	-----------------------	-----------------------	---------------	-----------------------	--------	--------------	-----------------------

コ	コ	テ	キ	キ	キ	ヤ	キ	キ	キ	コ	コ	二 テ	キ	キ	キ
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--------	---	---	---

[Redacted]

[Redacted]

別 所	松白酒 尾石井	溝中嶋 口野袋	沢 井	二 十 五 年 卒	森 山	高 野	赤 松	真郡子 氏	二 十 四 年 卒
--------	------------	------------	--------	-----------------------	--------	--------	--------	----------	-----------------------

テ	キ	キ	キ	キ	キ	テ	テ	キ	力
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

[Redacted]

[Redacted]

小門山	渡谷久佐飯木香	高本進信	塩富	久保田
野司田	辺岡富伯田村月	間多藤国	谷田	
三十七年卒	三十六年卒	三十五年卒	三十四年卒	

テヤカ ヤテテキキキコ カカキコ キキ ヤ

齊松川古原小江池中林	笠丸安前松川楠	蔵河	氏
藤村屋田堀藤田村田	原山光田吉鯉田	満相	
三十三年卒	三十二年卒		三十一年卒

コテテキキキカキキカ ヤカテココカキ キコ

平佐山芳	六木梅石橋	浜友小高田松大
井野本賀補	代田山原	田永宮宗中本庭倉
追	四十年卒	
テキテキ 20 19 19 18	セセカテテ	カヤヤテテテ キ

中三横常宮砂吉	高宮花藤犬票益増森野	倉石木
原隅田富崎本武	橋原田本塚本田田光口	益井村
三十九年卒	三十八年卒	氏名
キキキキキキコ	テカ テテテテテキキ	キキテ科

松	吉	山	山	森	高	中	荒	宇	大	木	林	田	伊	片
野	田	本	根	永	崎	島	木	塚	辻	庭		中	藤	岡
開	テ	テ	セ	カ	ヤ	ヤ	テ	テ	キ	キ	キ	キ	開	テ
一	一	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	三

芳賀	尾崎	大本	天野	市丸	浜本	熊本	加藤	金児	山田	西岡	甲村	氏名
テ三	力三	テ三	キ三	セ三	テ三	二テ四	テ四	キ四	ヤ四	開四	ヤ四	科
												出身高
												住所

毛沢

ル	福	福	森	進	重	青	堀	大	土	水	吉	山
ス	山	永	重	藤	光	木	田	庭	居	崎	野	川
タ												
ム												
テ	開	二	テ	セ	ヤ	キ	力	ヤ	ヤ	ヤ	キ	キ
ニ	四	テ	二	二	二	一	一	一	一	一	一	一

芦	松	北	小笠	掛	高	高	深	熊	田	内	高	伊	井
野	原	原	原	水	木	月	野	谷	中	藤	田	東	上
キ	キ	キ	キ	キ	キ	キ	力	力	力	セ	セ	テ	テ
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一

九州工業大学責善会自動車部部則

第一章 総 則

- 第一条 当部は九州工業大学責善会自動車部と称する。
- 第二条 当部は自動車に関する整備、運転技術の修得及び研究をすると共に学生生活に於ける相互間の親睦をはかり且つ自動文化の向上に貢献する一方部の健全な発展に努力することを目的とする。

第二章 組織及び構成

- 第三条 当部は九州工業大学責善会体育会に属し、全日本学生自動車連盟に属する。
- 第四条 当部は九州工業大学学生をもつて組織する。

第三章 役 員

- 第五条 当部は部の運営に当つて次の役員を置く

部長	一名
顧問	一名以上
監督	一名
主 将	一名
副 主 将	一名
会 計	二名
書 記	一名
全自連委員	二名以上

整備委員 一名 以上

練習委員 一名 以上

- 第六条 部長、顧問の推薦は役員が行い主将が依頼して承諾を得る。
- 第七条 監督は原則として、前年度主将があたる。
- 第八条 主将は推薦により選出し部員総会に於て承認を得部長が任命する。
- 第九条 副主将、会計、書記、全自連委員、整備委員、練習委員は立候補又は推薦により選出し、部員総会に於て承認を得、主将が任命する。
- 第十条 以上の役員の任期は、一月一日より十二月三十一日迄とする。

第五章 任 務

- 第十一条 部長及び顧問は当部の対外的交渉の責任者として、当部の指導、監督をする。
- 第十二条 主将は当部の対外的交渉において部長及顧問と連帯責任をもち且つ当部の運営の全責任をもつ。
- 第十三条 副主将は主将の補佐を行う。
- 第十四条 会計は当部の一切の会計を担当し部活動を統率する。
- 第十五条 書記は当部の行事を一切記録し、主将に提出しなければならない。
- 第十六条 全日本学生自動車連盟委員は全日本学生自動車連盟規約に準ずる。但し代表委員は主将が重任する事を原則とする。
- 第十七条 整備委員及び練習委員は当部車の整備及び練習に関する責任を持ち、主将を補佐し部活動を統率する。

第五章 部 員

- 第十八条 当部の入部は年度始めとする。

第十九条 当部への入部は新入部員入部規定にもとづいて行う。
第二十条 当部員は九工大自動車部昇格規定にもとづきA・B・C・Dの四階級に分ける。

第六章 会 計

第二十一条 当部の経費は責善会予算部費入部金その他の収入によりこれにあてる。
第二十二条 部入部金は次の如くする。

部 費	一ヶ月	二〇〇円
入部金	一〇〇〇円	

第二十三条 入部金は入部する時納入し部費は毎月前納とする。
第二十四条 年度末部員総会において会計報告をしなければならぬ。
第二十五条 金銭の支出は主将を通して行わなければならない。

第七章 練 習

第二十六条 部車にて練習を行う場合、D級はA級のC級はA級又はB級の指導のもとに練習しなければならない。
第二十七条 C級練習に際しては練習券を購入の上練習すること。練習券は一五分五〇円とする。

第二十八条 練習する時は部員証を提出しなければならない。

第二十九条 練習券は部費滞納一ヶ月以上の者には発行しない。

第三十条 練習が終つたら洗車しなければならない。

第三十一条 C・D級練習は学内の交通のはげしくない所で行うこと。但し夜間の練習は禁止する。
第三十二条 練習中練習者が指導者の指示に従わない場合指導者は練習を中止することが出来る。

第八章 運 転 規 定

第三十三条 この章はA、B級の部車又はそれに準ずる車の運転を行う場合に於て。

第三十四条 当部は安全運転、交通法規遵守を宣言する。

第三十五条 部車の運転に際しては始業点検及び終業点検を行い走行記録をつけなければならない。

第三十六条 部車使用後は清掃して車庫に納めねばならない。

第三十七条 部車は常に標準状態で運転しなければならない。

第三十八条 部車の運転に対して、B級の者は次の場合運転を禁止する。

1. 交通が混雑している時
2. 夜間ヘッドライトを点灯する必要がある時
3. 学外でA級の指導のもとでない時
4. 学内に於て同乗者がいない時
5. 重荷重積載時
6. 車庫の出し入れ時で誘導する者の居ない時

第三十九条 A級の運転に対しては別に制限しない。

第四十条 部員もしくはそれに準ずる者以外の部車運転は禁止する。

第九章 事 故

第四十一条 運転を行う際は事故を起さない様に注意すること。万一事故を起したら交通法規に従つて処置すること。

第四十二条 事故により当方又は相手の車又は人あるいは器物に損害を与えた場合次の各項で処置する。

1. 部用又は公用中の事故に対しては次の様にする。
 - a. A級の運転中は総損害額の五割を運転者が負担し残り五割を部の負担とする。

- b B級の運転中は運転者、責任者、部が各々三分の二ずつ負担する。
2. 私用中の事故は、責任者の名に於てすべてを負担する。
 3. C、D級の練習中の事故は指導者、運転者、部が各々三分の一ずつを負担する。
- 事故に対して都合により修理不能の場合は修理見積書又はそれに準ずるものを以つて主将が責任者に請求する事ができる。

第十章 故 障

第四十四条 部車を運転する際故障箇所があればすみやかに修理しなければならない。

第四十五条 使用中に於る故障に対しては責任者が善処しなければならない。

第十一章 会 議

第四十六条 当部に於る会議は次の四会議を云う。

1. 部員総会
2. A、B級会議
3. A級会議
4. 役員会

第四十七条 部員総会は年度始め、終りの二回を定期部員総会と称し必ず開かなければならない。

第四十八条 A、B級会議は主将が必要と認めた時開く事が出来る。なおC、D級でも希望者はこの会議に参加してもよい。

第四十九条 役員会又はA、B級会議で必要と認められた時又は部員一〇名以上の要求があつた時主将の名に於て部員総会を開く事が出来る。

第五十条 A、B級会議、役員会部員総会、A級会議は過半数の出席者によつて成立する。但し過半数に満

たない場合でも三分の一以上の出席者があつて出席者全員の承認で諸会議は成立する。

第五十一条 部員総会は一週間前に中央掲示板に掲示しなければならない。A、B級会議及び役員会は原則として三日前に掲示しなければならない。但しやむを得ない時はこの限りではない。

第五十二条 部員総会で議決された事は当日より発効する。

第十二章 罰 則

第五十三条 部員にして次の各項に該当するものはA、B級会議の決議により主将は之を謹慎または除名する事が出来る。

1. 本部則に著るしく違反したるもの
 2. 当部員たる体面を汚し統制を乱したるもの
 3. 部費二ヶ月以上滞納したるもの。但しこの場合は掲示により十日間の余裕をおく。
 4. 部員総会又はA、B級会議により決定された事に違反したるもの
- 事故に対して謹慎処分を行う必要があると認めた時主将はただちにA、B級会議を開きその処分を決定しなければならない。但し謹慎は次の如くする。

1. A級の犯した重大なる事故に対しては運転者は二ヶ月以内、責任者は四分の一以内とする。
2. B級の犯した重大なる事故に対しては運転者は二ヶ月以内、責任者はその半分とする。

第五十五条

第五十六条 五十四条の謹慎は原則として事故を起した月からとする。三十四条に違反したる者は二日以内に違反金として部に一〇〇円納入する事。

第十三章 改 正 手 続

第五十七条 四十九条の手續を経てその承認を得て改正出来る。

- 第五十八条 部員は常時部員証を携帯しなければならない。
- 第五十九条 主将はA、B級会議にかけて臨時A級をもうけることができる。
- 第六十条 部車を使用して私的利益行為をしてはならない。
- 第六十一条 部車の購入売却棄車は部員総会で決定する。

昇格規定

1. 次の各項に該当したる者は主将の名に於て資格を与える。
 - (1) D 級

入部規定にもとづいて新しく入部したる者
 - (2) C 級

運転技術に主眼を置いて昇格試験を行ないこれに合格したるもの。但し昇格試験受験は次の各項に該当する。

 - a 部費滞納のないもの
 - b D級練習を一定の回数以上行つたもの
 - (3) D 級

C級にして公安委員会の発行する普通免許以上の免許を取得し、合宿整備又はこれに準ずる整備に十日以上参加したる者。
 - (4) A 級

B級で次の各項にすべて該当しかつA級会議に於て全員一致の承認があつた者。

 - a B級になつて六ヶ月以上経過したる者

- b 運転距離五〇〇Kmを越えたもの
 - c 運転技術、整備技術が優秀とみなされたもの
 - d 部員の統率が出来るもの
 - e 部活動に活発なもの
 - f 交通事故を起して三ヶ月以上経過したる者
 - g 部費及び諸納金滞納のない者
2. D級は指導者の推薦を得て主将にC級昇格試験実施を請求できる。
 3. 普通免許以上の免許を取得して入部したる者の昇格は原則として最初の昇格者に準ずるものとし、基礎講義、D級練習、C級昇格試験整備参加等を経なければならない。

私用規定

1. この規定は部員の部車私用の場合にあてゐる。
2. 私用は全て主将の許可を必要とする。
3. 私用は次の項に該当する者のみ許可する。
 - (1) 部費及び諸納金の滞納なき者
 - (2) 事故による謹慎が解除されて二週間以上経過したる者
4. C、D級の私用は3.に該当する。A級が運転する場合のみできる。
5. B級の私用は3.に該当する。B級で3.に該当するA級が同乗する場合のみできる。
6. A級の私用は3.に該当するのみできる。
7. 私用代の納入は3日以内とする。

九州工業大学責善会自動車部入部規定

1. 入部は年度始めとする。
2. 入部は九工大学生に限る。
3. 入部を希望する者は、入部要領に記入の上部室に提出しなければならない。
4. 入部希望者は約二週間の基礎講義を行いこれに三分の二以上出席かつ最終日のテストで合格しなければならない。
5. 上記のテストに合格して一週間以内に入部金を納入したる者は当部の部員たる資格を得る。

編集後記

四月×日

遠征から帰りさつそく原稿依頼にとりかかる。例年遠征の報告を「報告書」として単独で出していたものを、今年は部誌を創刊させてその中に報告書をもくみ込むことにする。

七月×日

部の歴史を書くため部室に保存してある記録のノートを全部読む。二十数年も前の刻明な記録に頭が下がる思いがする。今ではとても毎日毎日の活動記録を刻明につけることは難しい。

七月×日

川崎 先輩が部室を訪れる。当時の様子を写真を見ながらうかがう。その頃の思い出の一つ、と水を向けると、「いやー原稿なら〇〇君が文才があるよ。なにしろいつも部室で小説を書いていたからな。」とうまく逃げられる。原稿を頼むのはむづかしいものだ。

十一月×日

学内ラリーの委員長を頼むべく、新婚ホヤホヤの門司先輩をアパートに訪ねる。お似合いのカップルであ

る。某君アパートを出るや否や「あーあオレも勉強せんといかんなあ。」「なぜ？」「四年で卒業して早く結婚したい//いいなあ門司さんは。」

十二月×日

予定を一月月遅れてやつと編集完了。印刷屋に持ち込む。編集に取りかかつて八カ月目。原稿が集まらないのは苦勞したが、何とか発刊できそうに編集責任者としてその喜びもひとしおである。

◇ 何はともあれ、部誌はできました。部誌をつくらうという声が部内におこつて何年目でしょうか。でき上つてみると今までの苦勞も忘れ、こんなに簡単に出来て、果してこれでいいのだろうかという気がします。

◇ 創刊号のこととて、あれもこれもと欲張つてしまい、焦点がぼけてしまいました。「部史」と「遠征」に焦点をあてるつもりでしたが、どちらも満足のいく出来ではありません。第二号以降ますます充実した「流星」にしたいと思います。このつたない創刊号が〇日の方方にとつて昔を思い出す手助けとなり、現在の部の姿を知つていただき、現役部員との橋渡しに少しでもお役に立てば、編集者としてこれ以上の喜びはありません。

◇ 部史の作成にあたって、越出 氏、松尾 氏、江

藤 氏、門司 氏、野口 氏以上の〇Bの方々に
大変お世話になりました。紙面を通じてお礼を申し上
げます。

◇ 今後共「流星」をよろしく御支援下さい。

(市 丸)

流 星

発 行 日 昭和四十年十二月二十日

発 行 者 尾 崎

編集責任者 市 丸

発 行 所 九州工業大学

黄善会自動車部

印刷所 加治膳写堂

昭和四十二年三月

尾崎